DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 11

PREMIERE SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1908-9



VOLUME XLIII

Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

PREMIERE SESSION, ONZIEME PARLEMENT, 1909.

A

B

B—*Suite.*

C

C—*Suite.*

D

E

E—*Suite.*

F

G

H

I

Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

Arrangés par ordre numérique, avec leurs titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson; aussi le 19 février 1909, par l'hon. W. S. Fielding; aussi le 23 février 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

VOLUME 2.

2. Les comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présentés le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice finissant le 31 mars 1910. Présenté le 1er février 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice finissant le 31 mars 1909. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4a. Le budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'année finissant le 31 mars 1909. Présenté le 10 mai 1909, par l'hon. W. S. Fielding.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

5. Le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année finissant le 31 mars 1910. Présenté le 10 mai 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5a. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 31 mars 1910. Présenté le 18 mai, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées au Canada, au 31 décembre 1908. Présentée le 13 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés, des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, depuis cinq ans et plus, à la date du 31 décembre 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'années finissant le 31 décembre 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1908 . .. .*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10. Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Partie I.—Commerce canadien. Présenté le 27 janvier 1909, par l'hon. W. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce. Partie II.—Commerce avec l'étranger, et traités et conventions pour l'exercice finissant le 31 mars 1908. Présenté le 5 avril 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 6.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce. Partie III.—Service de paquebots subventionné, etc., pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 22 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

11. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présentés le 21 janvier 1909, par l'honorable M. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Partie I—Accise. Présentés le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 11 mars 1909, par l'hon. W. Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7—*Suite.*

15*a*. Rapport du commissaire de l'industrie laitiere et l'emmagasinage à froid, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a* (2) Rapport du directeur général vétérinaire et commissaire du bétail, pour les deux exercices finissant le 31 mars 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

16. Rapport du directeur, et des officiers des fermes expérimentales pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 31 mars 1909, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles pour l'exercice expiré le 30 septembre 1908.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Rapport de la onzième élection générale des députés à la Chambre des communes, tenue le 26e jour d'octobre 1908..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 3 février 1909, par l'hon. W. Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

19*a*. Rapport sur les études du canal à navires de la baie Georgienne, avec les plans et estimations du coût, 1909. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. W. Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice finissant le 31 mars 1908. Présenté le 19 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistiques des canaux pour la saison de navigation 1907.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistiques des chemins de fer du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1908. Présentées le 25 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

20*c*. Troisième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada jusqu'au 31 mars 1907, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 29 janvier 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 12.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1908.—Marine. Présenté le 18 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*a*. Septième rapport de la Commission de géographie du Canada contenant toutes les décisions jusqu'au 30 juin 1908. Présenté le 22 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*b*. Liste des navires inscrits sur les registres du Canada, au 31 décembre 1908, et publié par le ministère de la Marine et des Pêcheries.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1908.—Pêcheries. Présenté le 9 février 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

23. Rapport de la Commission des ports, etc.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23*b*. Rapport du président de la Commission d'inspection des bateaux à vapeur, 1908.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. R. Lemieux.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. Présenté le 15 février 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*a*. Rapport de l'astronome en chef pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Présenté le 13 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des arpentages topographiques, y compris le rapport de l'arpenteur en chef des terres fédérales, 1907-8.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Correspondance et papiers, y compris un relevé financier, concernant la distribution des grains de semence de 1908, dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta Présentés le 28 janvier 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître combien de boisseaux de blé de semence ont été achetés pour la Saskatchewan et l'Alberta, pour la saison de 1908; de qui ils ont été achetés, à quel prix, et quel en était le type; si ce bblé ainsi acheté avait été nettoyé pour fins de semence; si tout le blé ainsi acheté a été employé comme blé de semence; à qui il a été vendu et à quel prix; quelle a été la perte totale subie en rapport avec le blé ainsi acheté. Présenté le 15 mars 1909.—*M. Sharpe (Lisgar)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Suite.*

25e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître combien de boisseau d'avoine anglaise ont été achetés comme grains de semence pour la Saskatchewan et l'Albert en 1908, et à quel prix; si cette avoine a été nettoyée avant ou après avoir été achetée; si cette avoine a été employée en entier pour semence; à qui elle a été vendue et à quel prix; le montant total perdu dans cet achat d'avoine en Angleterre, et si des plaintes ont été faites contre la qualité de ce grain de semence. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sharpe (Lisgar)... .. ..Pas imprimée.*

VOLUME 15.

26. Rapport sommaire de la division des relevés géologiques du ministère des Mines, pour l'année civile 1908. Présenté le 3 mai 1909, par l'hon. W. Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26a. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1909.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1908. Présenté le 9 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1907 et les trois premiers mois de l'exercice 1908. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1908. Présentée le 22 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Rapport de Commission des examinateurs du service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1908.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 17.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 7 mai 1909, par l'hon. C. Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'Orateur.. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Présenté le 9 mars 1909, par sir Frederic Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17—*Suite.*

35a. Mémoire touchant les prévisions budgétaires pour la milice et la défense, 1909-1910. Présenté le 9 mars 1909, par sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du département du Travail, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 21 janvier 1909, par l'hon R. Lemieux.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Rapport des explorations du canal de la baie Georgienne, avec plans et estimation du coût.. .. ..*Voir n° 19a.*

38. Rapport de Son Honneur le juge Cassels, commissaire chargé de faire une enquête sur les affaires du ministère de la Marine et des Pêcheries. Présenté le 22 janvier 1909, par l'hon. L. P. Brodeur..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

38a. Minute d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 29 mars 1909. Le comité du Conseil privé a pris en considération un rapport, ci-annexé, daté le 27 mars 1909, du ministre de la Marine et des Pêcheries, touchant l'enquête récemment tenue par l'honorable Walter Cassels au sujet de la déclaration contenue dans le rapport de la Commission du service civil, attaquant l'intégrité de certains fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, et soumettant certaines recommandations au sujet des fonctionnaires y nommés. Le comité approuvant le dit rapport et les recommandations qu'il contient, le soumet à l'approbation de Votre Excellence. Présentée le 30 mars 1909, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Rapport de la Commission royale concernant les différends industriels dans les filatures de coton de la province de Québec, ainsi que la preuve faite devant la dite commission. Présenté le 25 janvier 1909, par l'hon. R. Lemieux.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er avril 1908 au 20 janvier 1909, conformément à la Loi des subsides, 1908. Présenté le 26 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.
Pas imprimé.

41. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1908. Présenté le 26 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

42. Relevé conforme à la clause de la Loi d'assurance du service civil, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 26 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.*Pas imprimé.*

43. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1908-1909. Présenté le 26 janvier 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

44. Ordonnances du Territoire du Yukon passés par le conseil du Yukon au cours de l'année 1908. Présentées le 17 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

45. Troisième rapport de la Commission des chemins de fer.. .. ..*Voir le n° 20e.*

46. Rapport des commissaires du chemin de fer Transcontinental pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 29 janvier 1909, par l'hon. G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17—*Suite.*

46a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie de toute la correspondance échangée entre Rothwell, Johnston et Stubbs, avocats, de Winnipeg, et le gouvernement ou les commissaires du chemin de fer Transcontinental quant aux instructions reçues par eux en rapport avec l'achat, de Kerr et Matthews, des terrains pour tête de ligne à Winnipeg, et quant aux services professionnels par eux rendus pour le compte du gouvernement, et la préparation des actes d'acquisition de la propriété; copies des mémoires des procureurs pour frais, vacations et correspondance en rapport avec cette transaction; un état faisant connaître toute la correspondance échangée entre le gouvernement et les commissairs du chemin de fer, et les vendeurs Kerr et Matthews, à partir du commencement des négociations; et de plus, quelles mesures, s'il en est, ont été prises pour exproprier la propriété et pour en faire déterminer la valeur par voie judiciaire. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

46b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1909.—Etat faisant connaître le décompte final relativement au contrat accordé le 22 août 1906 à J. D. McArthur et Smith et Prendible, sur le chemin de fer National Transcontinental, pour les travaux à exécuter entre la station 9370 et 9480; ainsi que le décompte final relativement au contrat accordé le 21 novembre 1908, aux mêmes entrepreneurs, pour travaux à exécuter entre la station 9260 et la station 9370. Présentée le 11 mars 1909, par M. Haggart (Winnipeg).. .. ..*Pas imprimée.*

46c. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef de la division de l'ouest du chemin de fer National Transcontinental. Présentée le 15 mars 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

46d. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1908. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

46e. Etat des constables de la police fédérale employés le long de la ligne du chemin de fer Transcontinental durant le cours de l'année civile 1908. Présenté le 23 mars 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimé.*

46f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toutes lettres, correspondance, états et écrits entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou ses ingénieurs ou agents et les commissaires du Transcontinental ou leurs ingénieurs ou agents, et entre les commissaires et leurs ingénieurs ou agents et les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs dans les districts B et F ci-après mentionnés, quant à la classification ou la prétendue classification excessive dans les districts B et F de la division est du Transcontinental, et copie de tous estimés, états, certificats, mémoires, relevés ou écrits indiquant la classification ou le classification excessive des coupes et travaux dans les dits districts B et F. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Lennox.* *Pas imprimée.*

46g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat donnant les noms de toutes les personnes nommées à une charge ou un emploi par la Commission du chemin de fer Transcontinental depuis sa création, et indiquant de quel comté ou cité venait chacune des dites personnes, la charge ou emploi de chacune d'elles, la date de la nomination, le salaire et les allocations attachées à l'emploi, l'endroit ou le district où chaque employé remplit ses fonctions et le montant total payé chaque année pour les dits services jusqu'à la fin de décembre 1908. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

46*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Copie de toutes les soumissions reçues pour la construction des sections suivantes de la division de l'est du chemin de fer National Transcontinental, ainsi que les différentes listes des quantités estimatives préparées par les ingénieurs, et d'après lesquelles les contrats ont été adjugés, les sections ci-mentionnées téant celles dont il est fait mention dans la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux, donnée à la Chambre le 13 avril 1908, et qui est comme suit:

RELEVÉ N° 1—COMMISSAIRES—DIVISION DE L'EST.

Parcours à partir de Moncton. De	Parcours à partir de Moncton. A	Description.	Nombre de milles.	L'estimation avec laquelle chacune de ses entreprises a été adjugée.	Date du Contrat.	Date du Achèvement.
				$ c.		
0·00	50·00	Moncton jusqu'à près de Chipman......	50·00	989,895 90	14 mars '07	1 sept. '08
50·00	58·55	Près de Chipman, vers l'est, 8·55 milles...	8·55	289,190 62	23 août '07	1 août '08
58·55	97·60	Près de Chipman, vers l'ouest jusqu'au croisement de l'Intercolonial	39·05	767,434 65	28 mars '08	1 sept. '10
97·60	164·00	Croisement de l'Intercolonial jusqu'au poteau milliaire 164..................	66·40	1,898,124 21	28 " '08	" '10
164·00	195·80	Poteau milliaire 164 jusqu'aux Grandes-Chutes	31·80	1,646,253 65	28 " '08	" '10
195·80	256·68	Grandes-Chutes à la limite du Nouveau-Brunswick..........................	60·88	1,385,941 09	9 " '07	" '08
256·68	309·74	Limite du Nouveau-Brunswick jusqu'à 150 milles à l'est du pont de Québec.......	53·06	2,337,409 00	28 " '08	" '10
309·74	459·74	Du pont de Québec vers l'est, 150 milles. Tronçon du pont de Québec (non-compris dans l'estimation	148·89 / 1·11	5,011,316 50	9 " '07	" '09
459·74	509·74	Pont de Québec vers l'ouest, 50 milles....	50·00	1,489,537 92	15 mai '06	" '07
509·74	609·74	50 milles à l'ouest du pont de Québec jusjusqu'à 150 milles à l'ouest.............	100·00	3,807,719 54	15 " '06	" '07
609·74	654·74	150 milles à l'ouest du pont de Québec jusqu'à près de Waymontachène......	45 00	1,691,073 41	14 mars '07	" '08
654.74	656·07	Devant être compris dans cette entreprise.	1·33			
656·07	877·75	Près de Waymontachène jusqu'à près de la rivière Harricanaw..	221·68	Pas adjugée.		
877·75	1.027·75	Près de la rivière Harricanaw jusqu'à près du raccordem. du ch. de fer T. et N.O..	150·00	3,986,901 42	14 " '07	" '09
1,027·95	1,127·75	Du raccordement du ch. de fer T. et N.O. jusqu'à 100 milles à l'ouest.............	100·00	3,936,566 00	28 " '08	" '10
1,127·75	1,171·85	De 100 milles à l'ouest du raccordement du ch. de fer T. et N.O. jusqu'à l'extrémité ouest du district "D"...........	44·10	Pas adjugée.		
1,171·85	1,334·35	De l'extrémité du district "D" vers l'ouest	162·50	"		
1,334·35	1,409·35	De 19½ milles à l'ouest de la rivière à la Vase vers l'est............................	75·00	2,101,409 88	28 " '08	" '10
1,409·35	1,429·76	De 19½ milles à l'ouest de la rivière à la Vase à l'extrém. ouest du district "E".	20·41	Pas adjugée.		
1,429·96	1,557·80	De l'extrémité ouest du district "E" jusqu'au raccordement du lac Supérieur..	128·04	"		
1,557·80	1,804·66	Du raccordement du lac Supérieur jusqu'à la rive ouest de la rivière Rouge.......	246·86	13,010,398 92	15 mai '06	" 07

Présentée le 26 avril 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

46*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître: (1) les diverses quantiés d'ouvrages de chaque description ou classe terminés par les différentes entrepreneurs, et certifiés exacts par les ingénieurs, et payés jusqu'au 31 décembre 1908, sur les différentes sections de la division de l'est du chemin de fer National Transcontinental; (2) là où les sections n'ont pas été terminées, les

VOLUME 17—*Suite.*

différents états estimatifs des quantités des diverses classes d'ouvrages qui restent à exécuter, ainsi que le coût estimatif du parachèvement de ces travaux, calculé d'après les prix des entrepreneurs inscrits sur chaque soumission. Présentée le 26 avril 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

46*j*. Informations suivantes au sujet du chemin de fer National Transcontinental en réponse aux questions de M. R. L. Borden, M.P. Présentées (au Sénat) le 7 mai 1909, par l'hon. sir R. Cartwright.. .. ..*Pas imprimées.*

46*k*. Correspondance et rapports touchant les plaintes au sujet de la manière dont les travailleurs employés à la construction du Grand-Tronc-Pacifique sont traités dans l'hôpital à Prince-Rupert; et au sujet du non paiement de justes réclamations pour gages, etc., sur la section de Prince-Rupert du dit chemin de fer. Présentés le 12 mai 1909, par l'hon. R. Lemieux.. .. ..*Pas imprimés.*

46*l*. Réponse supplémentaire au n° 46*g*. Présentée le 14 mais 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

46*m*. Réponse supplémentaire au n° 46*h*. Présentée le 14 mai 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Copies de tous les décrets du conseil, correspondance, rapports et autres documents et papiers (non déjà produits) en rapport avec la ligne communément désignée sous le nom de *All Red Line,* dont il est fait mention dans la résolution passée par cette Chambre le 9 juillet 1908, ou concernant tout projet similaire, ou substitution de projet pour une même fin. Présentée le 29 janvier 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Règles et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier du Canada, 1909. Présentées le 29 janvier 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

49. Classification des départements suivants du service civil intérieur à Ottawa, par décret du conseil du 25 janvier 1909, à compter lu 1er septembre 1908, savoir Agriculture, Auditeur général, Douanes, Finances, (Surintendant des assurances, secrétaire du Gouverneur général, division des Sauvages, Revenu de l'intérieur, Justice, Travail, bibliothèque du Parlement, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Mines, Postes, Conseil privé, Imprimerie et Papeterie publiques, Travaux pupblics, Chemins de fer, Police à cheval du Nord-Ouest, secrétaire d'Etat, Commerce. Présentée le 1er février, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

49*a*. Classification des officiers, commis et employés de la bibliothèque du Parlement, à la date du 1er septembre 1908. Présentée le 11 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimée.

49*b*. Classification et organisation des officiers et commis du bureau de distribution de la division des impressions du Parlement, à la date du 1er septembre, lequel est comme suit: Présentée le 11 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

49*c*. Classification des officiers, commis et employés permanent de la Chambre des communes, lequel est comme suit: Présentée le 11 mars 1909, par l'Orateur.. .. .. ..*Pas imprimée.*

49*d*. Organisation du personnel de la Chambre des communes, avec la classification des divers officiers, commis et employés. Présentée le 11 mars 1909, par l'Orateur.
Pas imprimée.

49*e*. Classification du ministère de l'Intérieur (service intérieur) à Ottawa, par décret du conseil du 1er février 1909, à compter du 1er septembre 1908. Présentée le 1er avril 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

49f. Décret du conseil approuvé le 5 mai 1908, autorisant l'emploi continu de certains officiers et commis des divisions temporaires du ministère des Travaux publics. Présenté le 5 avril 1909, par l'hon. W. Pugsley.. .. ..*Pas imprimé.*

49g. Tableaux ayant rapport au bill du service civil. Présentés le 19 mai 1909, par l'hon. S. A. Fisher.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Correspondance, etc., relativement à la construction d'un passage souterrain de la jonction du Grand-Tronc à Kingston. Présentée le 1er février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Copie de la communication officielle adressée par le ministre de la Marine et des Pêcheries au Commissaire Cassels, au sujet de l'abolition du système de patronage dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Présentée le 1er février 1909.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

52. Minutes de la Commission d'économie interne de la Chambre des communes, conformément à la règle 9 de la Chambre des communes, depuis le 16 décembre 1907 jusqu'au 14 juillet 1908, inclusivement. Présentée le 29 janvier 1909, par l'Orateur.. .. ..*Pas imprirmée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1908.—Etat indiquant le nombre de demandes pour l'élargissement de prisonniers et le nombre de demandes accordées depuis 1896 par le ministre de la Justice avant l'expiration de la sentence, la durée de la sentence, la date de la mise en librté, les raisons données à cet effet en autant qu'elles peuvent être communiquées, et le nom de l'avocat qui s'est occupé de l'obtention de la mise en liberté. Présentée le 2 février 1909.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

54. Rapport du Commissaire de la police fédérale pour 1908. Présenté le 2 février 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimé.*

55. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le ministère du secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 7 décembre 1907, soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 2 février 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

56. Etat de demandes d'enregistrement en vertu de l'article 33 du chapitre 125 des Statuts Revisés du Canada, 1906, intitulé: "Loi concernant les unions commerciales". Présenté le 2 février 1909, par l'hon. C. Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

57. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa pour les neuf mois expirés le 31 mars 1908. Présenté le 9 février 1909, par l'hon. W. Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

58. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles personnes ont été nommées, transférées et promues, respectivement, depuis le 1er juillet 1908, dans les divers départements soumis à l'application de la Loi du service civil de 1908; quels étaient les emplois et salaires des personnes ainsi transférées et promues à l'époque du changement; quels sont les emplois et salaires actuels de toutes celles qui ont été ainsi nommées, transférées ou promues, et lesquels de ces nominations, transferts ou promotions ont été faits en conformité de la loi actuelle du service civil. Présentée le 5 février 1909.—*M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

58a. Réponse partielle à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître tous les décrets du conseil, tous les ordres, règlements et règles des départements, tous les projets de réorganisation adoptés dans les différents départements, toutes les règles établies par les Commissaires du service civil et tous

VOLUME 17—*Suite.*

les autres ordres, démarches, procédures en vertu ou en conformité de la loi portant modification de la Loi du service civil, 1908. Présentée le 8 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*b*. Réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 8 février 1909.. .. .. ..*Pas imprirmée.*

58*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre de fonctionnaires nommés en 1908 dans les divers départements, et transférés du service extérieur dans le service intérieur aux termes de la Loi du service civil, leurs noms et leurs salaires; le nombre de ceux ainsi ajoutés dans les divers départements. Présentée le 11 février 1909.—*M. Sharpe (Ontario).* *Pas imprimée.*

58*d*. Autre réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 11 février 1909.. ..*Pas imprimée.*

58*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1909.—Etat faisant connaître les noms des 85 commis surnuméraires, antérieurement payés à même le revenu casuel, et qui ont été classifiés en vertu de l'article 7 de la Loi du service civil, depuis le 1er septembre 1908, et placés dans la 3e division, subdivision B; le poste rempli par chacun d'eux lors de la classification; les appointements payés, la durée du service, l'âge, et quel examen a été subi; le poste assigné en vertu de la classification, et les appointements accordés; les noms des personnes attachées au service civil depuis le 1er septembre 1908, en vertu de l'article 47 de la Loi du service civil, les fonctions qui leur ont été assignés, la date de leur nomination et les appointements accordés. Présentée le 11 février 1909. *M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*f*. Autre réponse supplémentaire au n° 58. Présentée le 18 février 1909.. ..*Pas imprimée.*

58*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie des décrets du conseil en vertu desquels ont été accordées les augmentations de salaire, mentionnées sur les pages 556, 557, 558, 559, 560, 561, 563 et 564, édition non revisée du *Hansard*, 1909. Présentée le 23 février 1909.—*Mr. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Etat faisant connaître les noms, la date de la première nomination, le poste et le salaire à l'époque de l'augmentation, de chaque commis ou autre employé dans le service extérieur du minstère des Travaux publics, à Ottawa, à qui une augmentation de salaire a été accordée le ou après le 1er avril 1908, le montant de telle augmentation, la date à laquelle l'augmentation a été accordée, la date à compter de laquelle l'augmentation a été payé; les renseignements identiques respectivement quant aux départements suivants: Milice et Défense, Marine et Pêcheries, Chemins de fer et Canaux, Douanes, Revenu de l'Intérieur, Imprimerie de l'Etat, Affaires des Sauvages, Auditeur général, Finances, Mines, Postes. Présentée le 23 février 1909.—*M. Foster.Pas imprimée.*

58*i*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Copie des décrets du conseil passés depuis le 1er mai 1908 jusqu'au 1er janvier 1909 autorisant des augmentations de salaires aux employés du ministère des Travaux publics. Présentée le 25 février 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*j*. Décrets du conseil attachés au document de la session n° 58*g* ci-annexé sont les seuls passés relativement aux augmentations de salaires inscrites en détail dans les pages 556, 557, 558, 559, 560, 561, 563 et 564 des *Débats* non revisésde 1909. Les augmentations accordées aux fonctionnaires employés dans la division des arpentages l'ont été en confrmité de la Loi concernant le ministère de l'Intérieur, chapitre 54, articles 6 et 8 des Etatus Revisés qui se rapporte à l'emploi et au paiement d'aides temporaires, dans la

VOLUME 17—*Suite.*

division de l'arpenteur général, pour l'accomplissement de services qui exigent des connaissances techniques, scientifiques ou professionnelles. Les augmentations accordées aux employés des terres fédérales, service extérieur, terres des écoles, immigration et arpentages de frontières l'ont été en vertu de l'autorité du ministère. Présentés le 26 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimés.*

59. Copie des décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er décembre 1907 et le 1er décembre 1908, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

60. Etat sous l'empire des dispositions de l'article 57 de la Loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts Revisés du Canada, 1906, copies de tous les décrets du conseil qui ont été passés, ou des règlements qui ont été établis, ou des formules prescrites, par le ministre de l'Intérieur, sous le régime de cette loi, et qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, depuis la présentation au Parlement d'un semblable état à la dernière session précédente. Présenté le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

61. Etat sous l'empire des dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Status de 1908; de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21 des mêmes statuts; du paragraphe 2 de l'article 13 de la Loi des réserves forestières fédérales, chapitre 56, S.R.C., 1906; du paragraphe 3 de l'article 5 de la Loi du parc des montagnes Rocheuses, chapitre 60, S.R.C., 1906; et du paragraphe 2 de l'article 18 de la Loi du Yukon, chapitre 63, S.R.C., 1906,—copies de tous les décrets du conseil, ordonnances ou règlements qui ont été passés en vertu de quelque loi ci-dessus mentionnée, et qui ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, depuis la présentation au Parlement d'un état semblable à la dernière session précédente. Présenté le 5 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Copie de toute correspondance durant les trois derniers mois au sujet du bureau de poste de Lachute-Mills. Présentée le 8 février 1909.—*M. Perley*.. .. ..*Pas imprimée.*

63. Décret du conseil, etc., au sujet de l'émission de 50 millions de dollars de nouveau stock par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Présenté le 8 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

63*a*. Etat donnant la correspondance, arrêtés du conseil, plans et papiers, etc., en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 8 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

63*b*. Correspondance relativement au droit de circulation sur l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax obtenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien. Présentée le 8 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

63*c*. Rapport des terres vendues par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du 1er octobre 1907 au 1er octobre 1908,—ainsi que les noms des acquéreurs. Présenté le 15 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

63*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de tout décret du conseil autorisant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à augmenter son capital-actions. Présentée le 18 février 1909.—*M. Maclean (York).* *Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

63*e*. Correspondance ultérieure quant à l'octroi à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de droits de voie sur le chemin de fer Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax. Présentée le 22 février 1909, par l'hon. G. P. Graham.. .. .. ..*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées à chacun des divers actionnaires de la compagnie du pont de Québec à compte d'actions, de boni et d'intérêt, respectivement; et quelles sommes sont encore à payer, et à qui. Présentée le 8 février 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant comment on a déposé ((en détail) du crédit de $25,000 voté sous le titre de "Divers" pour les grains de semence dans l'Alberta et la Saskatchewan. Présentée le 11 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 janvier 1909.—Etat faisant connaître les détails de l'actif, coté à $157,483,926.17 dans le bilan du Canada, au 31 décembre 1908. Présentée le 11 février 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie du rapport des commissaires nommés par le gouvernement afin de faire une enquête, un examen, et de préparer un rapport sur les embranchements de voies ferrées se raccordant avec l'Intercolonial; aussi, copie du rapport des commissaires nommés par le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick afin de faire une enquête, un examen et de préparer un rapport sur les embranchements de chemins de fer dans les limites de la dite province qui se raccordent avec le dit chemin de fer Intercolonial. Présentée le 11 février 1909.—*M. Emmerson.*

Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

67*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître si le ministère des Chemins de fer et Canaux a demandé des soumissions pour le clôturage en fil métallique de 144 milles, plus ou moins, durant l'été ou l'automne de 1908; si ces soumissions ont été demandées par annonces publiques ou par circulaires; et combien de soumissions ont été demandées par annonces publiques ou par circulaires; et combien de soumissions ont été reçues et de qui; si le contrat a été donné, quel pri xet à qui; quelle quantité de fil a été acheté epar le susdit ministère en 1908, soit par voie de soumissions ou autrement, et quel en a été le prix par mille. Présentée le 2 mars 1909.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant, en ce qui concerne les item suivants qui paraissent dans les comptes publics:

Chemin de fer Intercolonial, compte ouvert..	$965,418 00
Embranchement de Windsor..	180,34
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard..	19,687 00

(*a*) Quelle proportion de ces montants représente des deniers dus au gouvernement depuis une date antérieure à la fin de l'exercice 1904-1905; (*b*) quelle partie du montant ainsi échu a été dépensée au cours de chaque exercice antérieure à 1906-107; (*c*) une liste des item inclus (*a*) qui représentent un montant excédant cent dollars, avec le nom du débiteur dans chaque cas, la date et la nature du service. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1909.—Copie du rapport du bureau de conciliation en rapport avec les commis du trafic-marchandises à Halifax et Saint-Jean, N.-B. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Crosby*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

67*d*. Réponse à un ordre de la Chambree des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat faisant connaître les noms des employés de l'Intercolonial destitués ou suspendus au cours de l'année 1908, l'emploi de chacun, la date de la destitution ou de la suspension, et le motif spécial allégué dans chaque cas. Aussi, les noms de ceux d'entre eux qui ont été réinstallés jusqu'à la date du 28 février 1909 et la date de leur réinstallation. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*e*. Copie de l'arrêté du conseil établissant un bureau administratif des chemins de fer du gouvernement,—le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard,—et nommant les membres du dit bureau. Présentée le 26 avril, par l'hon. G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimée.*

67*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909—Copie de toutes demandes, correspondance, soit par lettres ou télégrammes, tous plans soumis, soit au ministère des Chemins de fer, soit aux autorités du chemin de fer Intercolonial, et de toutes décisions prises, le tout relatif à l'agrandissement de la gare du chemin de fer Intercolonial, au Cap Saint-Ignace, ou à la construction d'une nouvelle gare. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Roy (Montmagny)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance, tous mémoires, rapports et décisions prises relativement à la construction d'un réservoir d'eau à la gare du chemin de fer Intercolonial au Cap Saint-Ignace, et à l'augmentation du coût à être payé à la compagnie d'aqueduc fournissant l'eau aux engins circulant sur la voie du chemin de fer. Présentée le 14 avril 1909.—*M. Roy (Montmagny)*.. .. ..*Pas imprimée.*

67*h*. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 18 mars 1909, demandant toute pétition présenté au Gouverneur en conseil, demandant que le chemin de fer Intercolonial soit mis sous le contrôle de la Commission des chemins de fer du Canada, ainsi que toute correspondance à ce sujet. Présentée le 4 mai 1909.—*Hon. sir Mackenzie Bowell.*
Pas imprimée.

67*i*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 20 avril 1909, relatif au chemin de fer Intercolonial. Présentée (au Sénat) le 30 avril 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. ..*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Production de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du ministère de l'Intérieur au sujet de la concession forestière n° 1122; les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant être renvoyés par le greffier au ministère de l'Intérieur après inspection. Présentée le 12 février 1909.—*M. Campbell*.. .. ..*Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles terres ont été vendues le long de la route du Grand-Tronc-Pacifique pour des fins de stations, de termini ou d'emplacements de ville, à quel prix elles l'ont été et à quelles personnes ou corporations. Présentée le 12 février 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant, année par année depuis 1881, les dépenses portées au compte du capital sous le chef de "Terres fédérales", et un état semblable de recettes totales provenant de ventes de terres, de terres houillères, d'emplacements de ville, etc., là où le domaine public a été aliéné permanemment. Présentée le 12 février 1909.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître quel montant d'or, d'argent et de cuivre a été monnayé par la branche de la Monnaie Royale en Canada, et de quel montant des dites monnaies n'a-t-on pas disposé depuis le commencement de la frappe jusqu'au 1er janvier 1909; quelle quantité d'argent à l'état brut a été offerte en vente aux autorités de la Monnaie Royale par des mines canadiennes en 1908, et quelle quantité a été acceptée; quelle raison le gouvernement peut-il donner pour ne pas avoir acheté tout l'argent à l'état brut qui lui a été offert; quel est le mode suivi pour décider de qui les achats doivent être faits; combien de mines canadiennes ont vendu de l'argent au gouvernement, quels sont les noms des dites mines et quelle quantité a été achetée de chacune d'elles. Présentée le 12 février 1908.—*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

71*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quel état le coût total de l'Hôtel Royal des Monnaies au 31 décembre 1908; quel a été, pour l'année 1908, le montant total des dépenses du dit Hôtel des Monnaies pour (*a*) additions et améliorations, (*b*) entretien, (*c*) salaires, et (*d*) achat de métaux de cuivre, d'argent et d'or, respectivement; quel est le montant des monnaies de cuivre, d'argent et d'or frappées pendant la dite année; quel a été le profit net réalisé sur chaque espèce de monnaie. Présentée le 3 1mars 1909.—*M. Foster*.. ..*Pas imprirmée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître les détails formant le total de $699,235.52, item inscrit sous le titre de revenus divers pour le mois de décembre 1908. Présentée le 12 février 1909.—*M. Ames.* *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant toutes les livraisons gratuites des malles établies ou autorisées depuis le 30 juin 1908, dans les villes ou villages; toutes celles autorisées ou établies depuis cette date; le nombre de personnes desservies par ce système de livraison gratuite dans la localité ou route pour laquelle il a été institué; le coût dans chaque cas. Présentée le 12 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

73*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute la correspondance et de tous les mémoires touchant la livraison de la malle rurale dans la province de l'Alberta. Présentée le 17 mai 1909.—*M. McCarthy.* *Pas imprimée.*

74. Ordres généraux de la milice, émis entre le 28 novembre 1907 et le 31 janvier 1909. Présentés le 15 février 1909, par sir Frederick Borden.. .. ..*Pas imprimés.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître comment a été appliqué le crédit de $35,000, destiné à défrayer le coût du forage pour huile, gaz, charbon, etc., et octroyé le 15 juillet 1908; avec copie de toute correspondance, rapports, télégrammes, mémoires, etc., se rapportant à ce sujet; plus la mention du district dans lequel les puits ont été forés; le coût et l'état actuel de chaque puits; et copie de tous les contrats et soumissions. Présentée le 15 février 1909. —*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître (1) le nombre d'accidents survenus aux traverses à niveau de voies ferrées en Canada, durant la période de cinq années antérieures au 31 mars 1908; (2) les dates de ces accidents et les endroits où ils sont arrivés; (3) la cause présumée de l'accident en chaque cas; (4) le nombre de personnes tuées en chaque cas: (5) le nombre de personnes blessées et la nature des blessures, en chaque cas; (6) une déclaration, en chaque cas, faisant connaître si la traverse était suffisamment protégée ou non; et, dans

VOLUME 17—*Suite.*

le cas où telle protection existait, quelle en était la nature. Présentée le 16 février 1909.—*M. Lennox.. .. ..Pas imprimée.*

76*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître en combien de cas, depuis que la Commission des chemins de fer a été constituée, elle a ordonné que l'on prît des moyens de protection aux traverses des voies ferrées sur les grands chemin: (*a*) en séparant la route et la voie ferrée; (*b*) par des barrières; (*c*) par d'autres moyens, et quelle méthode a été adoptée dans ces cas; quel décret a été rendu quant à la dépense de l'ouvrage ou du service en chaque cas; sur quels points une séparation de la route et de la voie ferrée a été ordonnée, et à quel coût fixe ou estimatif en chaque cas; en combien d'instances et quelles instances, les demandes ont été refusées. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Lnnox.. ..Pas Imprimée.*

76*b*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 25 février 1909, demandant copie de toutes demandes faites à la Commission des chemins de fer par le ministre des Chemins de fer en vertu de l'article 28 de la Loi des chemins de fer; aussi, copie de tous arrêtés du conseil rendus pendant les derniers douze mois, concernant les traverses à niveau des routes publiques par les chemins de fer, les dates de ces demandes ou des arrêtés en conseil. Présentée le 19 mars 1909.—*Hon. M. Ferguson.. .. ..Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant toutes les importantions en Canada de barres et lingots d'acier, de fer et d'acier laminés, de rails d'acier et d'acier pour constructions (par mois) depuis le 31 mars 1908 jusqu'au 31 janvier 1909, et faisant connaître: (*a*) la quantité importée; (*b*) le pays d'importation; (*c*) le port d'entrée; (*d*) la valeur des importations, et (*e*) le montant des droits acquittés. Présentée le 18 février 1909.—*M. Boyce..Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître les saisies opérées par le ministère du Revenu de l'Intérieur, durant le cours des cinq dernières années, 1904 à 1908, comme suit: nombre de saisies; dates des saisies; par qui exécutées; ce qui a été saisi; la somme réalisée à la vente qui a suivi la saisie; si la vente a été faite à l'enchère publique ou de gré à gré. Présentée le 18 février 1909.—*M. Barr.. .. ..Pas imprimée.*

78*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat faisant connaître les saisies opérées par le ministère des Douanes durant le cours des cinq années de la période 1904-1908, savoir: le nombre de saisies, la date des saisies; qui a opéré les saisies; les matières saisies; chez qui la saisie a été opérée; la somme réalisée par la vente des matières saisies; si les effets saisis ont été vendus à l'enchère publique ou de gré à gré. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Barr.. .. .. ..Pas imprimée.*

79. Relevé des remises d'intérêt faites en vertu du paragraphe 2 de l'article 88 de la Loi des sauvages, chapitre 81 des Statuts Revisés du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1908. Présenté le 18 février 1909, par l'hon. F. Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1909.—Etat faisant connaître combien de commis sessionnels et combien de messagers sessionnels ont été nommés à la Chambre des communes depuis 1880; quels sont leurs noms et quelle est la date de leurs nominations; s'ils ont été nommés par la Commission de l'économie interne ou autrement; combien de commis sessionnels et combien de messagers sessionnels ont été destitués à la Chambre des communes depuis 1880; quels sont leurs noms et quelle est la date de leur destination; s'ils ont été destitués par la Commission de l'économie interne ou autrement. Présentée le 19 février 1909.—*M. Paquet. Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

81. Copie d'un décret du conseil, du 15 février 1909, touchant le deuxième rapport conjoint de la Commission chargée de déterminer le méridien du 141e degré de longitude ouest (frontière de l'Alaska), et nommée en vertu du premier article de la convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, signée à Washington le 21 avril 1906;—aussi copie du dit rapport. Présentée le 22 février 1909, par l'hon. F. Oliver..*Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1909.—Etat faisant connaître quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour empêcher l'introduction des aphtes contagieuses des Etats-Unis en Canada; quels employés officiels ont été spécialement nommés à cette fin, à quelles dates, quelle est la durée de leur service et quel est le montant payé à chacun à titre de salaire ou de dépense; si tout danger de contagion est passé, et si l'embargo sur les animaux vivants venant des Etats-Unis a été levé. Présentée le 22 février 1909.—*M. Sharpe (Ontario).Pas imprimée.*

82*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître quels états des Etats-Unis ont été mis en quarantaine, en vertu d'un décret du conseil, à raison des aphtes contagieuses qui existent dans ces états; combien d'inspecteurs ont été nommés par le gouvernement pour empêcher l'importation des bestiaux de ces états en Canada; à quels points sont stationnés ces inspecteurs; quels émoluments reçoivent ces inspecteurs. Présentée le 22 février 1909.—*M. Chisholm (Huron)*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Etat indiquant les quantités de poisson blanc, de doré et d'esturgeon prises, respectivement, en été et en hiver, et leur valeur, qui ont été exportées de ports du Manitoba aux Etats-Unis pendant les années de novembre 1893 à novembre 1908. Présentée le 23 février 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Relevé détaillé de tous deniers reçus par le gouvernement fédéral pour la vente de terres, forêts, mines, pêcheries et autres ressources naturelles dans la province d'Alberta le dernier exercice. Présentée le 23 février 1909.—*M. MacCarthy*... .. ..*Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat indiquant de quelles personnes ont été achetées les machines à travailler le bois destinées aux ateliers de l'Intercolonial, à Moncton, ou ailleurs, depuis le 1er janvier 1908; le nombre acheté de chaque personne; le prix; de quelles personnes ont été achetées les machines à travailler le fer destinées aux ateliers de l'Intercolonial, à Moncton ou ailleurs, depuis le 1er janvier 1908, et le nombre acheté de chaque personne; le prix; les dates (*a*) de l'achat, et (*b*) de la livraison. Présentée le 23 février 1909.—*M. Clare.* *Pas imprimée.*

85*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat faisant connaître si on a réglé ou payé, entre 1er juin et le 31 décembre 1908, les réclamations faites par quelque personne, ou des personnes, dans la Nouvelle-Ecosse, contre le gouvernement à la suite de dommages personnels ou de pertes d'animaux, ou de dommages à la propriété, causé par le chemin de fer Intercolonial; les noms et les adresses des réclamants; la nature de leurs réclamations, et celle du règlement de telles réclamations; et la date du règlement en chaque cas. Présentée le 26 mars 1909. —*M. Rhodes*.. .. ..*Pas imprimée.*

86. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909—Copie de tous décrets du conseil, règlements, rapports, correspondance, documents et papiers se rapportant au divers traités du 11 avril 1908 entre Sa Majesté et les Etats-Unis

VOLUME 17—*Suite.*

d'Amérique, ou à toute action, procédure, nomination, rapport ou autre matière prise ou faite ou entreprise en vertu des dits traités ou d'aucuns d'eux ou conformément à ces traités. Présentée le 25 février 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1909.—Copie d'un rapport de Thomas Costello, officier spécial douanier, sur la question de l'industrie des lainages dans la Grande-Bretagne. Présentée le 26 février 1909.—*M. Paterson.* *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

88. Copie de la convention spéciale pour la soumission à des arbitres des question relatives aux pêcheries sur la côte nord de l'Atlantique, en vertu du traité général d'arbitrage conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne le 4 avril 1908. Présentée le 26 janvier 1909, par l'hon. A. B. Aylesworth.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat indiquant combien de têtes de bétail se trouvent actuellement dans les diverses fermes expérimentales, et quelles sont les diverses espèces d'animaux; quelle est la valeur estimative de chaque espèce; à quoi servent ces animaux; combien d'acres chaque ferme comprend; combien d'acres sont en culture sur chaque ferme. Présentée le 26 février 1909.—*M. Staples*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Déclaration de principes-conférence pour la conservation des richesses naturelles de l'Amérique du Nord. Présentée le 26 février 1909, par l'hon. S. A. Fisher. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

91. Etat des assurances payées sur la route du Saint-Laurent pour les marchandises, les provisions et les grains, de 1900 à 1907, tous deux inclus. Présenté (au Sénat) le 28 janvier 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimé.*

92. Etat des affaires de la compagnie de prêt et de placement Britannique-Canadienne (à responsabilité limitée), pour l'année terminée le 31 décembre 1908. Aussi, une liste des actionnaires, pendant la même année, en conformité de la Loi des compagnies de prêt. Présenté (au Sénat) le 25 février 1909, par l'hon. Président.. .. ..*Pas imprimé.*

93. Copie du rapport sur les progrès faits dans les études du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, du 1er février 1909. Présentée le 4 mars 1909.—*Hon. G. P. Graham.*. *Pas imprimée.*

93*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître toutes les explorations faites jusqu'à ce jour en rapport avec le chemin de fer de la Baie-d'Hudson projeté. Présentée le 8 mars 1909.—*M. Meighen.* *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Copie de toute correspondance et de tous papiers et rapports d'ingénieurs ou autres concernant l'autorisation et la construction d'un canal entre le lac Simcoe et Newmarket, y compris tous contrats passés, le montant d'argent payé jusqu'à présent, et le coût estimatif des travaux lorsque terminés, ainsi que les plans donnant la dimension du canal, et les raisons commerciales à l'appui de la construction de ces travaux. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

94*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat donnant les noms de ceux qui ont été chargés d'évaluer les terres pour le droit de passage relativement au canal, depuis la rivière Holland jusqu'à Newmarket, et indiquant s'ils avaient à remplir d'autres fonctions que celle de l'évaluation des terres; la rémunération accordée à chacun de ces évaluateurs; pendant combien de

VOLUME 17—*Suite.*

temps ils ont été employés, et à quelles conditions; quelles propriétés ils ont évaluées; quelle a été l'évaluation en chaque cas; quelle était la superficie de chaque propriété; en combien de cas cette évaluation a été acceptée par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers; en combien de cas, cette évaluation a été rejetée définitivement par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers; en combien de cas on a procédé par voie d'expropriation, et quel a été l'écart de chiffre comparé avec ceux des évaluateurs. Aussi, indiquant si on a acquis le titre de toutes les propriétés. Présentée le 31 mars 1909.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat donnant toutes les listes d'électeurs telles que préparées par les énumérateurs et complétées par les sous-officiers-rapporteurs des différentes subdivisions de votation dans le district électoral de Calgary, dans la province d'Alberta, et qui ont servi à la dernière élection générale pour la Chambre des communes. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy*.. .. ..*Ps imprimée.*

95*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître les noms du sous-officiers-rapporteur, du greffier du scrutin, du scrutateur ou agent, ou de toute autre personne qui a rempli, respectivement, l'une de ces fonctions, dans les différents bureaux de votation dans le district électoral de Calgary lors de la dernière élection générale pour la Chambre des communes. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1909.—Etat faisant connaître, en ce qui regarde l'élection à la Chambre des communes qui a eu lieu dans le comté de Montcalm, le 26 octobre 1908, et pour chaque bureau de votation: (*a*) le nombre total de votes donnés en faveur de chaque candidat; (*b*) le nombre total de bons bulletins; (*c*) le nombre de bulletins rejetés; (*d*) le nombre de bulletins gâtés; (*e*) le nombre de votants inscrits sur les listes; (*f*) le nombre de bulletins entre les mains du sous-officier-rapporteur à l'heure voulue pour le commencement de la votation; (*g*) le nombre de bulletins non utilisés, restés entre les mains du sous-officier-rapporteur à la clôture de la votation; (*h*) le nom et l'adresse de l'officier-rapporteur, des sous-officiers-rapporteurs et des greffiers du scrutin; (*i*) copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un de ses fonctionnaires, et l'officier-rapporteur, ou l'un quelconque des sous-officiers-rapporteurs ou greffiers du scrutin, ou un candidat, en rapport avec cette élection. Présentée le 22 mars 1909.—*M. Ames.* *Pas imprimée.*

95*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toutes listes de votants telles que préparées par les énumérateurs, et complétées par les sous-officiers-rapporteurs pour les différents arrondissements de votation dans le district électoral de Qu'Appelle, et qui ont servi à la dernière élection générale pour les Communes; aussi, état faisant connaître les limites des dits arrondissements de votation, ainsi que les noms des énumérateurs, sous-officiers-rapporteurs, greffier du scrutin, et agents des candidats qui ont agi dans chaque bureau de votation. Présentée le 22 mars 1909.—*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie du rapport de Charles Olin au ministère de l'Intérieur, relativement à son voyage en Suède, pour le compte de ce ministère en 1907-1908; aussi, copie de toute la correspondance concernant le choix que l'on a fait de lui pour le dit voyage, ou qui se rapporte au dit voyage en quelque manière que ce soit. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Goodeve*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de toutes demandes reçues pour le transfert de lots de villas dans la section 14, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, et de toute correspondance à ce sujet depuis le 10 juin 1908. Présentée le 4 mars 1909.—*M. McCarthy.. .. ..Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître quel a été, en moyenne le nombre d'hommes employés, en quelque manière que ce soit, pour le service, le maintient et les réparations du canal de Carillon et Grenville, durant chacun des mois suivants; juillet et août 1906 et 1908; septembre et octobre 1907 et 1908; quel est le total de la somme déboursée pour gages et salaires, ainsi que la dépense totale de quelque nature que ce soit, relativement au dit canal, durant chacun de ces mois. Présentée le 4 mars 1909.—*M. Perley.*
Pas imprimée.

99. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie des décrets du conseil, correspondance, lettres, dépêches, mémoires, communications, entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien touchant l'organisation d'un état-major impérial. Présentée le 5 mars 1909.—*M. Talbot.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

100. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Copie de toute la correspondance échangée entre le département de l'arpenteur général ou le département des Affaires des sauvages et feu l'arpenteur fédéral Vaughn, contenant les instructions concernant l'arpentage de la paroisse de Saint-Pierre, de Saint-Clément et de la réserve des sauvages de Saint-Pierre, ainsi que la correspondance de M. Vaughn, etc.; copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de l'Intérieur et M. H. M. Howell, commissaire chargé de s'enquérir des réclamations des sauvages sur la dite réserve; copie du rapport de M. Rothwell, greffier en loi du ministère de l'Intérieur sur les réclamations concernant les terres de la réserve Saint-Pierre; copie détaillée du compte de Fred. Head pour services rendus pendant l'enquête, et copie des instructions qui lui ont été données par le ministère de l'Intérieur et des Affaires des sauvages. Présentée le 5 mars 1909.—*M. Bradbury.. .. .. ..Pas imprimée.*

100*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie du traité négocié entre les sauvages de la réserve Saint-Pierre et le gouvernement; et de toute la correspondance, les papiers, les instructions et les documents qui se rapportent à ce traité. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Bradbury.. .. ..Pas imprimée.*

100*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre et les noms de toutes les personnes qui avaient droit de recevoir et qui ont reçu des lettres patentes en vertu du traité négocié par M. H. M. Howell pour la rétrocession de la réserve de Saint-Pierre, dans le Manitoba. Présentée le 12 mars 1909.—*M. Bradbury.. .. ..Pas imprimée.*

100*c*. Réponse supplémentaire au n° 100. Présentée le 5 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

100*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toutes lettres, papiers et correspondance concernant le compte de H. M. Howell, au sujet de l'abandon de la réserve Saint-Pierre, et aussi, relevé détaillé de ce compte. Présentée le 27 avril 1909.—*M. Smythe.. .. ..Pas imprimée.*

100*e*. Réponse supplémentaire au n° 100. Présentée le 19 mai 1909... .. .. ..*Pas imprimée.*

101. Convention complémentaire, concernant les relations commerciales entre la France et le Canada conclue à Paris le 23 janvier 1909, entre Sa Majesté et le Président de la

VOLUME 17—*Suite.*

République française. Présentée le 8 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

102. Correspondance concernant la convention complémentaire de commerce entre le Canada et la France. Présentée le 19 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

103. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de toute preuve et de tous rapports, correspondance, et communications écrites échangées entre le département ou ses fonctionnaires ou agents et le gouvernement du Manitoba ou le procureur général ou autres fonctionnaires ou agents de cette province au sujet de la qualité d'huile de charbon vendue dans le Manitoba et des accidents qui y ont été causés par l'huile de charbon vendue dans le Manitoba et des accidents tachent aux enquêtes faites récemment sur les causes des dits accidents. Présentée le 8 mars 1909.—*M. Schaffner*.. .. ..*Pas imprimée.*

104. Copie des câblegrammes échangés entre Son Excellence le Gouverneur général et l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies au sujet du traité relatif à la délimitation des eaux internationales. Présentée le 8 mars 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimée.

104a. Traité international relatif aux eaux limitrophes, signé à Washington le 11 janvier 1909; (2) annexe par le Sénat des Etats-Unis. Présenté le 15 mars 1909, par l'hon. W. S. Fielding.. .. ..*Pas imprimé.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant le nombre et le montant des emprunts temporaires faits par le gouvernement depuis le 1er juillet 1896, la banque ou corporation qui a fait le prêt les conditions et le coût de chaque emprunt. Présentée le 9 mars 1909.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

105a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant le montant et les conditions de chaque emprunt permanent fait par le gouvernement depuis le 1er juillet 1896, la banque ou la corporation qui a servi d'intermédiaire; le coût de chacun pour (*a*) courtage et commission; (*b*) timbres; (*c*) services légaux ou autres, et (*d*) escomptes, le résultat net de chaque emprunt et le percentage d'intérêt sur chacun. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

105b. Réponse supplémentaire au n° 105*a*. Présentée le 31 mars 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

105c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat faisant connaître quelles dépenses ont été encourues à titre de (*a*) commissions de banque; (*b*) agence financière; (*c*) courtage, et (*d*) annonces par le gouvernement au sujet de chacun des emprunts suivants, et à qui ces différentes sommes ont été payées, savoir:

	£	s.	d.
1874—Emprunt prolongé jusqu'en 1911, 4 p. 100..	1,753,830	4	10
1875-8—Emprunt garanti pour travaux publics, 4 p. 100..	3,200,000	0	0
1884—Emprunt, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1885—Emprunt canadien, réduit, 4 p. 100..	6,443,136	2	9
1888—Emprunt C.C.P., garanti des terres, 3½ p. 100..	3,093,700	0	0
1908-12—Emprunt, 4 p. 100..	1,379,600	0	0
1908—Emission de février, 3½ p. 100..	3,000,000	0	0
1908—Emprunt, 3¾ p. 100..	5,000,000	0	0
1908—Emission d'octobre, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1909—Emprunt, 3¾ p. 100..	6,000,000	0	0

VOLUME 17—*Suite.*

Payable en Canada—

1883—Emprunt réduit, port à 3½ p. 100.. .. .. $1,425,800 00

Fonds fédéral—

A, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 58,899 00

B, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 325,900 00

C, réduit en 1897, 3½ p. 100.. .. .. 49,066 34

E, prolongé, de 10 ans, à compter du 1er juillet 1906, 3⅝ p. 100. 2,500,000 00

Fonds fédéral, émission de 1891, 3½ p. 100.. .. .. 404,200 00

3. $5,000,000, un mois, banque de Montréal, Ottawa, 2 mars 1909; 4 p. 100. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

105*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat faisant connaître, relativement au fonds d'amortissement en rapport avec chaque emprunt non soldé, formant, à la date du 31 mars 1908, partie de la dette publique consolidée: (*a*) durée de l'emprunt; (*b*) pourcentage de l'amortissement; (*c*) la somme mise de côté chaque année (y compris les intérêts placés de nouveau); (*d*) la somme totale au crédit du fonds d'amortissement de cet emprunt particulier, au 31 mars 1908; (*e*) la somme totale que l'on peut espérer être inscrite au crédit du fonds d'amortissement à la date de l'échéance de l'emprunt (et si le fonds d'amortissement doit se prolonger jusqu'à l'échéance finale; (*f*) le percentage proportionnel entre le fonds d'amortissement servi, et ses accroîts, et le chiffre nominal de l'emprunt à la date de l'échéance. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

105*e*. Réponse supplémentaire au n° 105c. Présentée le 19 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

105*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance et documents, y compris les prospectus, au sujet des emprunts négociés par le ministre des Finances du 1er janvier 1907 jusqu'à ce jour. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Foster*.. .. .. *Pas imprimée.*

105*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant en détail les obligations casuelles ou nominales du gouvernement du Canada au 1er janvier 1909, c'est-à-dire relevé de tous montants qui pourraient être exigibles, tel que subventions de chemins de fer à échoir, emprunts garantis par le gouvernement, déficits dont le paiement pourrait être demandée. etc. Présentée le 1 9avril 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat faisant connaître quelle est la superficie approximative des terres houillères et boisées, respectivement, dans chacune des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta: (*a*) possédées par des particuliers ou par des compagnies, et louées par le gouvernement à des particuliers ou à des compagnies; quelle est dans chaque province l'étendue approximative des terres sur lesquelles se font des opérations minières ou forestières; quel est le montant approximatif des recettes perçues par le gouvernement entre le 1er janvier 1906 et le 31 décembre 1908 à compte: (*a*) de paiements pour terres houillères; (*b*) droits régaliens sur le charbon; (*c*) boni et loyers de terres boisées; (*d*) droits de coupe; (*e*) terres à foin; (*f*) pâturages; (*g*) superficie d'irrigation dans chacune des dites provinces. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Etat faisant connaître de combien d'acres on a actuellement disposé dans le Manitoba, la sées, respectivement, dans chacune des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta: et préemptions; concessions aux chemins de fer; terres de la Baie-d'Hudson; concessions à d'autres corporations ou personnes; terres de rebut. de marécages ou de montagnes,

VOLUME 17—*Suite.*

impropres à la culture; superficies couvertes par les lacs, y compris les lacs Winnipeg, Winnipegosis, Manitoba, Big-Quill, Little-Quill, Birch ou Beaver; quelle est, en milles carrés, la superficie de chacune des provinces plus haut mentionnées. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Hughes*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes demandes, annonces, soumissions, baux, correspondance et papiers de toute nature concernant les concessions forestières numéros 1316, 1317, 1318, 1330 à 1336 inclusivement, et 1360 à 1365 inclusivement. Présentée le 30 mars 1909.—*M. Bradbury. Pas imprimée.*

106*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute correspondance, communications écrites et documents adressés au ministre de l'Intérieur ou à quelque officier du ministère et des réponses faites par le ministre ou par quelque officier du ministère depuis le 1er janvier 1905, concernant le transfert de certaines terres marécageuses dans l'Etang-des-Grandes-Herbes, dans la province du Manitoba, à Sa Majesté le Roi Edouard VII pour les fins de la dite province. Présentée le 30 mars 1909.—*M. Molloy*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*d*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître, quant aux permis accordés, depuis le 30 juin 1896, pour coupe de bois sur les terres fédérales dans la Colombie-Britannique, les noms et adresses des concessionnaires, la date, la durée et la superficie de chaque permis, et les bonis reçus. Présentée le 5 avril 1909.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

106*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance, rapports, papiers et communications dans le bureau des terres fédérales à Prince-Albert et dans le ministère de l'Intérieur, à Ottawa, concernant la demande de lettres patentes pour le ¼ N.-E., section 10, township 47, rang 1, à l'ouest du 3e méridien, faite par A. A. Strachan, et aussi concernant l'accomplissement des prescriptions relatives aux homesteads par le dit Strachan. Présentée le 16 avril 1909. —*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître le montant total reçu par le *Free Press* de Winnipeg, de tous les départements du gouvernement, du 1er juillet 1896 au 1er janvier 1909, et le montant reçu chaque année. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Herron*.. .. ..*Pas imprimée.*

107*a*. Réponse supplémentaire au n° 107. Présentée le 26 mars 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 janvier 1909.—Relevé approximatif du montant total de l'argent déposé au crédit du gouvernement, au dernier jour de chaque mois durant la période comprise entre le 1er avril 1907 et le 31 décembre 1908. Présentée le 11 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat complétant jusqu'à date l'énoncé qui se trouve à la page 15 du discours du budget de 1898. Présentée le 11 mars 1909 —*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat indiquant en détail les obligations casuelles ou nominales du gouvernement du Canada au 1er janvier 1909,—c'est-à-dire, relevé de tous montants qui pourraient être exigibles, tel que subventions de chemins de fer à échoir, emprunts garantis par le gouvernement, déficits dont le paiement pourrait être demandé, etc. Présentée le 11 mars 1909.—M. Ames.. .. ..*Pas imprirmée.*

VOLUME 17—*Suite.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Justice et les officiers du pénitencier de New-Westminster ou autres personnes quelconques, au sujet de la visite ou des visites projetées d'agents de police secrète à Bill Miner durant son incarcération dans le dit pénitencier; aussi, copie du rapport de l'inspecteur des pénitenciers après son enquête sur les circonstances se rapportant à l'évasion de Miner, et de la preuve sur laquelle ce rapport est basé; aussi, copie des télégrammes expédiés du dit pénitencier au ministère de la Justice ou à ses officiers concernant l'évasion de Miner, et et copie de ces télégrammes tels que reçus, et les télégrammes expédiés et reçus en réponse dans les deux semaines qui ont suivi cette évasion. Présentée le 12 mars 1909. —*M. Taylor (New-Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître si le gouvernement a indemnisé quelques propriétaires à la suite de dommages causés par la retenue des eaux dans la rivière Otonabee, entre Hastings et Peterborough; et qui sont ceux qui ont été indemnisés, et quelles sommes leur ont été payées. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sexsmith*.. .. ..*Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître si le gouvernement a indemnisé quelques propriétaires voisins du lac Stoney à cause de dommages causés par l'exhaussement du niveau de l'eau, et qui a été indemnisé, et quelles sommes ont été payées. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Sexsmith*.. .. ..*Pas imprimée.*

111*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat indiquant quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour abaisser le niveau des eaux des lacs Simcoe et Couchiching; quels montants ont été dépensés à cette fin, quelles sont les dates des déboursés et quelles personnes surveillent ces travaux; si le gouvernement a l'intention de prendre de nouvelles mesures pour abaisser le niveau des eaux des dits lacs afin de rendre à la culture les milliers d'acres de terres cultivables qui sont submergées. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario).*
Pas imprimée.

112. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Production des soumissions originales reçues en réponse aux annonces demandant des soumissions pour l'érection de l'édifice, au collège militaire Royal de Kingston, destiné à l'installation d'écuries attachées aux casernes. Aussi, copie des annonces et des journaux dans lesquels elles ont été publiées,—les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant être renvoyés par le greffier au ministère des Travaux publics après examen. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Edwards.*
Pas imprimée.

112*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Production des soumissions originales reçues en réponse aux annonces demandant des soumissions pour l'érection de l'hôpital vétérinaire à Kingston. Aussi, copie des annonces et des journaux dans lesquels elles ont été publiées,—les dits papiers ne devant pas faire partie des archives de cette Chambre, mais devant êttre renvoyés par le greffier au ministère des Travaux publics après examen. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et communications se rapportant à la plainte et à la sentence contre F. Macdonald Jacobs, de la réserve de Coughnawaga, et de l'amende à lui imposée, à la suite de la coupe de bois de chauffage sur le territoire

VOLUME 17—*Suite.*

occupé par lui sur la réserve,—et à la remise des droits ou de l'amende. Présentée le 15 mars 1909.—*M. Boyce*.. .. ..*Pas imprimée.*

114. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance, lettres, dépêches, mémoires, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou quelqu'un de ces membres et le Gouverneur général, le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres, touchant ou concernant la question de la contribution du Canada au soutien de la flotte anglaise, ou de l'achat de navires par ce pays ou de l'aide à donner à la mère-patrie pour lui permettre de conserver la maîtrise des mers. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Worthington*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 février 1909.—Copie de tous rapports, mémoires, documents et correspondance en la possession du gouvernement au sujet de la mise à la retraite ou de mesures à prendre pour la mise à la retraite des officiers et des équipages des steamers d'hiver ou steamers brise-glace possédés par le gouvernement ou à son service. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Warburton*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance entre J. H. Davis et le ministère de la Marine et des Pêcheries *re* Pêcheries du Manitoba et celui de la Marine et des Pêcheries; aussi copie de toutes pétitions et correspondance échangées entre l'Union des pêcheurs de Gimli, Manitoba, et le dit ministère. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Bradbury.* *Pas imprimée.*

116*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance ou pétitions reçues de F. W. Colcleuch, alors qu'il était inspecteur des pêcheries pour la Manitoba, concernant les opérations de compagnies commerciales et autres. Présentée le 29 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de tous rapports, correspondance, états, reçus, pièces justificatives et documents de toute espèce concernant l'octroi et le paiement de la subvention de chemin de fer autorisée par le paragraphe 16, article 1, chapitre 40, 6-7 Edouard VII. Présentée le 17 mars 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

118. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de toute correspondance, documents et papiers concernant la construction réelle ou projetée d'une ligne ferrée depuis un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool, n'excédant pas 29 milles, tel que mentionné dans les Statuts de 1903, chapitre 57, article 23 (*d*), et de tous décrets du conseil, rapports, contrats, arrangements et autres papiers se rapportant à cette affaire. Présentée le 18 mars 1909.—*M. Borden (Halifax).* *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 mars 1909.—Etat des importations d'oxyde d'aluminium pour les années 1903, 1904, 1905, 1906, 1907 et 1908, avec la valeur de ces importations; aussi, un état indiquant les exportations d'aluminium, pour les mêmes années, avec leur valeur. Présentée le 10 mars 1909.—*Hon. M. Domville.Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître le nombre de demandes faites aux Commissaires des chemins de fer aux fins d'obtenir le privilège de faire traverser les voies ferrées par des fils de téléphones et de télégraphes et par des conduites d'eau pendant la période comprise entre le 1er février 1904 et le 1er janvier 1908; le nombre total de demandes accordées pendant la dite période; le nombre total de demandes refusées; la date de chaque demande;

VOLUME 17—*Suite*.

la date à laquelle chaque demande a été accordée; le temps qui s'est écoulé entre la date de la demande et son approbation; et le temps qui doit s'écouler avant que les commissaires puissent donner leur décision. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barr.* *Pas imprimée.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître les différents détails compris dans la somme de $10,646.93 inscrite comme revenu provenant du pénitencier de Kingston, non compris la vente de ficelle d'engerbage, à la page L—36 du rapport de l'Auditeur général, avec mention de la proportion de tel revenu provenant des ventes faites aux fonctionnaires du pénitencier, des noms de tels fonctionnaires et des quantités et de la nature des articles achetés par eux. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de tous papiers et correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de la réduction des réserves sauvages dans cette province, proportionnément à la décroissance de la population sauvage tel que prescrit par décret du conseil. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Copie de toute correspondance, rapports et papiers de toute nature se rapportant à la demande de Francis Percival Aylwin, d'Ottawa, pour une certaine étendue de terrain dans la province d'Alberta pour fins d'irrigation ou touchant l'octroi de sa demande. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Magrath*.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître les montants déposés dans le département d'épargne du gouvernement les 1er octobre 1889, 1896, 1897 et 1898, respectivement; le nombre de fonctionnaires employés à l'administration de ces fonds en 1888, 1890, 1898, 1900 et 1908; et le coût de l'administration de ces fonds au cours des années 1888, 1890, 1898, 1900 et 1908. Présentée le 23 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

124*a*. Réponse supplémentaire au n° 124. Présentée le 5 avril 1909.. .. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat indiquant quelles opérations (y compris les dépenses) ont été faites l'an dernier en vertu des permis de pêche accordés (*a*) à F. H. Markey, de Montréal, pour le Grand Lac de l'Esclave, la rivière Nelson et autres rivières; (*b*) à J. K. McKenzie, de Selkirk, pour le Petit Lac de l'Esclave et le lac Athabaska; (c) à Archie McNee, pour certaines parties de la Baie de James; (*d*) à Coffey et Merritt, pour le lac des Cèdres; (*e*) à la *Capital City Packing Co., Ltd.*, et (*f*) à la *Wm. Hickey Co., Ltd.* Présentée le 24 mars 1909.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 janvier 1909.—Etat donnant les noms et le lieu d'enregistrement des divers navires de pêche américains saisis par les croiseurs canadiens pour pêche illégale dans les eaux du Canada depuis 1900, les noms des cours devant lesquelles ont été instituées des poursuites pour amendes ou confiscations, la manière dont les mandats ont été servis aux dits navires de pêche étrangers et devant quels tribunaux les causes ont été instruites. Aussi, état indiquant les amendes imposées ou les produits réalisés par la vente et la manière dont on a disposé des amendes ou du produit dans la cause du Roi *vs* navire de pêche américain. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Macdonell*.. .. ..*Pas imprimée.*

127. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Copies de tous les décrets du conseil, rapports, correspondance, titres, actes de vente, règle-

VOLUME 17—*Suite.*

ments, conditions et autres documents se rapportant à: (*a*) la cession ou la vente à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada d'une partie du parc de la Côte du Major, ainsi dénommé, pour l'emplacement d'un hôtel, ou se rapportant à l'usage ou les fins pour lesquels la dite cession a été faite ou proposée; (*b*) la cession ou la vente à la dite compagnie, ou à la *Ottawa Railway Terminals Company*, ou à quelque personne ou corporation, de tout terrain dans ou près la cité d'Ottawa pour les fins de la construction d'une gare à Ottawa, ou au sujet de telle gare, ou pour d'autres fins de voeis ferrées. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Borden (Halifax)..Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître combien de bureaux de poste ont été transférés dans la province du Manitoba depuis le 1er novembre 1908; quels étaient les précédents maîtres de poste, et quels sont les présents titulaires, et les noms des bureaux de poste; pour quelles raisons les transferts ont été faits. Présentée le 24 mars 1909.—*M. Roche.. .. ..Pas imprimée.*

128*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes demandes, correspondance, rapports, documents et papiers concernant l'établissement et l'usage d'un bureau de poste à Hand-Hills, Alberta. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Magrath.. .. ..Pas imprimée.*

128*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports adressés au gouvernement ou au ministère des Postes, et de toute correspondance et ordres en découlant relatifs au changement du nom du bureau de poste de "Weymouth" en celui de "Weymouth-nord" et au changement du nom du bureau de poste de "Weymouth-Bridge" en celui de Weymouth". Présentée le 19 avril 1909.—*M. Jameson.. .. ..Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat faisant connaître les noms et domiciles des divers ageents d'immigration en Canada qui sont chargés de placer les immigrants à leur arrivée en Canada; le salaire, ou rémunération, payé à chacun de ces agents reçoivent un salaire fixe, ou un certain montant pour chaque immigrant qu'ils ont placé. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Macdonell.. .. ..Pas imprimé.*

129*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat faisant connaître les noms et domiciles des divers inspecteurs d'immigrants employés par le gouvernement; le salaire ou émolument payé à chacun de ces inspecteurs pendant l'exercice 1908 et jusqu'àu 1er février 1909; le mode de paiement et s'ils reçoivent un salaire fixe ou un certain montant pour chaque immigrant. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Herron.. .. ..Pas imprimée.*

129*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, rapports, documents entre le ministère de l'Intérieur et les agents d'immigration aux Etats-Unis, et entr le ministère de l'Intérieur et les sociétés de colonisation, depuis le 1er janvier 1908. Présentée le 30 mars 1909.—*M. Paquet.. .. ..Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1909.—Etat indiquant quelles sommes ont été payées, durant le cours des années 1903-1904, 1905-1906 et 1907-1908 par les différents ministères suivants: (*a*) Marine et Pêcheries, (*b*) Chemins de fer et des Canaux, (*c*) Douanes, (*d*) Postes, (*e*) Milice et Défense, et (*f*) Travaux publics aux personnes, maisons et compagnies qui suivent: *The Willson Gas Buoys Company, The Canadian Fog Signal Company,* James Murphy, William R. Blakiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Adolphe Huot, Joseph Samson, Samson et Filion, E. Pelletier, Napoléon Thérien, Sévérin Martel, Misaël Thibodeau,

VOLUME 17—*Suite.*

Edouard Bélanger et Cie, Marier et Tremblay, Terreau et Racine, *Rock City Tobacco Company*, J. M. Martineau, Geo. Marchand, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Melvin, W. G. Robertson, *Wm. Robertson & Co., Howell & Co., St. John Iron Works*, Charles McDonald, John A. Moore, Wm. J. Vroom, John A. McAvity, *McAvity Bros.*, George McAvity, Patrick J. Mooney, *Polson Bros.* ou *Polson Iron Works, Merwin & Co., F. L. Brooks & Co.*, F. S. Brooks, *Safety Company, Submarine Company*, Wm. J. Allen, M. Willard. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Sharpe (Ontario). Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant, en ce qui concerne chaque établissement pour la réduction du chien de mer construit par ou pour le gouvernement ou maintenu en tout ou en partie par le gouvernement: (*a*) le coût de la construction; (*b*) le coût de l'entretien, (*c*) le site; (*d*) la quantité de chien de mer réduite dans ces établissements chaque année; (*e*) le montant réalisé chaque année par la vente ou autre disposition des produits. Présentée le 25 mars 1909.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Etat faisant connaître la somme payée par le gouvernement, en y comprenant toutes les divisions du service, depuis le 1er janvier 1907 jusqu'au 1er janvier 1909, à la compagnie d'imprimerie Logberg, de Winnipeg. Présentée le 26 mars 1909.—*M. Bradbury. Pas imprimée.*

132*a*. Réponse supplémentaire au n° 132. Présentée le 6 avril 1909.. .. ..*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Etat indiquant la quantité des différents produits suivants expédiés dans la Grande-Bretagne ou dans d'autres pays, en emmagasinage frigorifique, ou dans des compartiments à air réfrigéré, durant les années 1907 et 1908, savoir: pommes, barils ou autres colis: poires, barils ou autre colis; prunes, barils ou autres colis; tomates, barils ou autre colis; raisins, barils ou autres colis; viandes, fraîches, livres; volailles, poisson, beurre, œufs, fromage; dans quels pays ils ont été expédiés, et en quelle condition ils se trouvaient en arrivant à destination; la méthode frigorifique la plus utilisée sur les vapeurs qui transportent de tels produits. Présentée le 26 mars 1909.—*M. Sproule. Pas imprimée.*

134. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, télégrammes, documents, rapports et évaluations d'officiers ou d'experts, décrets du conseil, etc., en rapport avec l'achat, le déplacement et la réparation de la drague *Industry*, et de certaines parties d'icelles, y compris le chaland, les chaudières, et autres parties. Présentée le 29 mars 1909.—*M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie d'une lettre envoyée à tous les fonctionnaires du ministère des Travaux publics, chargé d'acheter des matériaux et des fournitures, et d'en certifier les comptes, dans les différentes divisions relevant de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef et du surintendant des lignes télégraphiques. Présentée le 31 mars 1909, par l'hon. W. Pugsley.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître si la carabine Ross, marques I et II ou tout autre modèle de carabine Ross ont été employés pour l'escouade canadienne de tir de Bisley, l'an dernier, dans les concours de tir réguliers; si une carabine Ross quelconque a été employée dans les concours de Bisley, réguliers ou non, par quelque membre de l'escouade canadienne ou par quelque tireur prenant part aux concours; le nom du tireur, et s'il était à l'emploi de la compagnie Ross; la nature de cette carabine et quoi elle diffère

VOLUME 17—*Suite.*

des marques I et II quant à la longueur du canon et aux accessoires de précision tels qu'anémomètres, hausses à crans de mire sphériques ou annulaires, niveaux à esprit de vin, etc.; si cette carabine est faite pour le service ou pour le tir à la cible, et si elle sera adoptée par le gouvernement pour la milice; si cette carabine a été fabriquée en entier dans la manufacture Ross à Québec. Présentée le 1er avril 1909.—*M. Worthington*.. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, papiers, rapports, estimations, décrets du conseil, etc., concernant les études et forages, ainsi que les demandes de soumissions pour dragage et creusage dans le port de Saint-Jean et la baie Courtney, ou l'une ou l'autre de ces localité, au cours de l'année 1908. Aussi, copie des annonces, les noms des journaux qui les ont publiés, les soumissions reçues et les dates, les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumissions acceptées, le dépôt demandé et le nom de la banque où ce dépôt a été fait. Présentée le 6 avril 1909.—*M. Daniel*..*Pas imprimée.*

137*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 10 février 1909.—Copie de toute correspondance, papiers, décrets du conseil, annonces, soumissions, contrats, etc., etc., en rapport avec le dragage dans le havre de Saint-Jean, N.-B. (mentionnant la superficie draguée) exécuté par Gershen B. Mayes, la *Dominion Dredge Co.*, John Moore ou autres personnes, durant le cours des années 1904, 1905, 1906, 1907 et 1908; la quantité de matières draguées en vertu de chaque contrat; les sommes payées à chaque entrepreneur; la date de chaque paiements et à qui fait. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Daniel*.. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er février 1909.—Etat faisant connaître: 1. La somme totale dépensée au chef de travaux publics par ce gouvernement dans le comté de Bonaventure avant les élections générales de 1900. 2. La somme totale dépensée par le gouvernement dans ce comté: (*a*)pour travaux publics, et (*b*) pour venir en aide aux chemins de fer et aux autres entreprises depuis la dite élection générale, ainsi que la somme additionnelle estimative requise; (*a*) pour compléter ces travaux publics, et (*b*) pour faire face aux subventions ou octrois à l'effet d'aider les chemins de fer ou autres entreprises. 3. Les divers travaux publics entrepris par le gouvernement dans ce comté entre l'élection générale de 1896 et celle de 1900; les dates auxquelles ces différents travaux ont été entrepris, s'ils ont été adjugés à la suite d'avis public, de soumission, par voie de contrat ou autrement, et les sommes respectives dépensées pour ces travaux avant l'élection de 1900. 4. Lesquels de ces différents travaux ont été complétés, et lesquels d'entre eux n'étaient pas encore terminés à la date de l'élection de 1900. 5. Les sommes respectives dépensées pour terminer ou en vue de terminer ces travaux depuis l'élection de 1900, ainsi que les dates de telles dépenses. 6. Les différents travaux publics entrepris et exécutés par le gouvernement, dans le dit comté, depuis l'élection générale de 1900; les dates auxquelles les dits différents travaux ont été inaugurés ou commencés; les sommes respectives dépensées pour ces travaux, et la somme estimative requise pour compléter ceux de ces travaux qui ne sont pas encore terminés; mentionnant si ces travaux ont été exécutés à la suite de soumissions et par voie de contrat ou autrement. 7. Les sommes octroyées par le gouvernement, à titre de subvention, aux chemins de fer et autres entreprises, dans le dit comté, depuis l'élection générale de 1900; les sommes payées en vertu de ces octrois, et les sommes probables requises pour faire face aux paiements futurs. 8. Les travaux publics commencés et les obligations financières contractées, et les deniers dépensés pour travaux publics dans les limites de la dite division de Bonaventure au cours du mois d'octobre dernier. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Lennox.*
Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat faisant connaître les noms et domiciles de tous les métis vivant dans les Etats-Unis qui ont reçu du scrip depuis janvier 1902, et les noms des personnes auxquelles le dit scrip a été expédié ou livré. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Bradbury..Pas imprimée.*

140. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Copie de toute correspondance et de tous décrets du conseil, papiers et documents concernant le désaveu ou la demande de désaveu d'une loi de la législature de la province d'Ontario, intitulé: "*An Act respecting Cobalt Lake and Kerr Lake*", chapitre 15 des Statuts de 1907. Présentée le 13 avril 1909.—*M. Clarke (Essex).. .. .. ..Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 février 1909.—Etat faisant connaître le nombre total de milles de chemins de fer dont la construction a été autorisée en vertu de chartes accordées par le Parlement fédéral, durant la période écoulée de 1888 à 1908, inclusivement, non compris les compagnies du Grand-Tronc, du Canadien-Pacifique, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique. Abstraction faite des compagnies ci-dessus nommées, le nombre de milles effectivement construits en vertu des dites chartes. Le nombre de compagnies ainsi incorporées. Combien d'entre elles ont réellement construit une partie quelconque des lignes ainsi autorisées. Le nombre de ces chartes tombées en déchéance. Le nombre de ces compagnies à qui on a accordé un prolongement de délai de construction. Le nombre de celles à qui on a accordé deux prolongements de cette sorte; et le nombre de celles qui ont obtenu trois prolongements de cette nature, ou plus. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Middlebro.*
Pas imprimée.

141*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909.—Liste des chartes de chemins de fer accordées depuis le 1er janvier 1900 autres que celles du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, du Canadian-Northern, et du Pacifique-Canadien, et indiquant celles dont les pouvoirs sont périmés, la longueur de chacune des lignes et embranchements projetés, les dates des chartes et des renouvellements, s'il en est, la longueur totale en milles construite et le capital social autorisé, souscrit et payé. Présentée le 19 avril 1909.—*M. Magrath.*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

142. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1909.—Etat indiquant à quel travail le bureau de traduction des Communes est tenu; le nombre des traducteurs permanents employés dans cette branche; la totalité des salaires payés à ces traducteurs; les documents, rapports et autres pièces qui ont été traduits dans ce bureau, dans les derniers douze mois,—cet état ne devant pas comprendre les pages déjà traduites l'année précédente et, répétées pour les besoins du rapport, ni non plus les tableaux déjà faits et traduits et répétés pour les besoins du rapport, ni non plus les tableaux déjà faits et traduits et répétés de même pour compléter ces rapports et documents qui ont été traduits en dernier lieu; la totalité des pages traduites par les traducteurs permanents; le nombre de personnes en dehors de ce bureau de traduction auxquelles on a également donné du travail de traduction; le coût de ce travail extérieur, et le nombre de pages traduites de ce chef; si la traduction des livres bleus et autres pièces, moins le *Hansard*, est faite dans certains ministères autres que le bureau de traduction des Communes, et quels sont ces ministères. Présenté le 19 avril 1909.—*M. Boyer.. .. ..Pas imprimée.*

143. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 19 avril 1909.—Règlements de la Commission du service civil touchant l'admission et l'avancement dans le service. Présentée le 20 avril 1909, par l'hon C. Murphy.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat indiquant toutes les salles d'armes construites depuis juillet 1896, ainsi que le site, le coût, la superficie, les fonctionnaires attachés à chacune, la dépenses annuelle de chaque salle d'armes répartie sous les chapitres d'entretien, réparations, améliorations, extension et salaires, et le nombre de volontaires faisant actuellement usage des dites salles d'armes et dans quelle mesure, chaque année. Présentée le 20 avril 1909.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

145. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute la correspondance, de tous les rapports, documents, décrets du conseil en la possession du gouvernement se rapportant à l'établissement d'une commission du service d'explorations géodésiques du Canada. Présentée le 20 avril 1909.—*M. Maclean (Lunenburg)*.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

145*a*. Réponse supplémentaire au n° 145. Présentée le 27 avril 1909. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

145*b*. Deuxième réponse supplémentaire au n° 145. Présentée le 28 avril 1909. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1909—Copie de toute correspondance concernant lès améliorations opérées dans la rivière Assiniboine près de Portage-la-Prairie en septembre et octobre 1908, et de tous papiers, pièces justificatives, ordres, résolutions, chèques retournés, etc., se rapportant en quelque manière aux dits travaux et à leur exécution. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Staples*.. .. ..*Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 janvier 1909.—Etat faisant connaître les diverses publications statistiques et renseignements spéciaux fournis par les divers départements du gouvernement, le nombre de pages de chacune, le nombre et le coût de chacune pour l'année 1908, le nombre de personnes employées à leur préparation et le salaire de chaque personne ainsi employée; le nombre d'employés spéciaux chargés de travaux de gravures et de vignettes qui ornent ces publications et leurs salaires et dépenses y compris le travail et les appareils; la maison ou compagnie d'imprimerie qui ont imprimé ces publications et le montant payé dans chaque cas pour l'impression et la reliure. L'état ci-dessus ne devant pas inclure les rapports réguliers des départements, mais devant être fait de manière à indiquer le nom de chaque publication statistique ou spéciale, le nombre de chaque publication imprimée et le nombre de pages de chacune, ainsi que le nombre de fonctionnaires employés à la préparation de la publication, le coût total de chacune et le coût total de toutes ces publications pour l'année 1908. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Foster*....*Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et toute personne ou toutes personnes au sujet de la résiliation du certificat de Thomas Beddington, ou l'enlèvement de son nom de la liste des pilotes licenciés pour le port de Victoria, C.-B. Présentée le 22 avril 1909.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Etat faisant connaître si on a renouvelé, sans demande de soumissions, quelques-uns des contrats pour le transport de la malle qui doivent expirer dans le cours du mois d'avril 1909; où sont situés les parcours, le prix du contrat, le nom du courrier et le lieu de sa résidence. Présentée le 27 avril 1909.—*M. Armstrong*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

150. Copie d'une ordonnance concernant l'enquête et la décision relatives aux différends survenus au sujet des terrains miniers du Territoire du Yukon. Présentée (au Sénat) le 5 mai 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Copie d'une ordonnance imposant une taxe sur l'ale, le porter, la bière et le lager importés dans le Territoire du Yukon. Présentée (au Sénat) le 5 mai 1909, par l'hon. sir Richard Cartwright.. .. ..*Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 février 1909.—Copie de toute correspondance, comptes, rapports et autres papiers reçus par le ministère des Travaux publics de A. Edgar Hanson, E. T. P. Shewan ou autres personnes ou personnes concernant lexploration du chenal de la rivière St. John, entre Frédéricton et Woodstock, et de toutes lettres, instructions, etc., du ministère adressée à ce sujet aux personnes susmentionnées. Présentée le 7 mai 1909.—*M. Crocket.*
Pas imprimée.

153. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de tout décret du conseil édictant qu'il serait fait des réparations sur différents quais dans le comté de Soulanges. Copie de toute correspondance, rapports, comptes et listes de paie se rapportant à l'évolution de ces travaux, le paiement d'iceux et la liste des noms de tous ceu xqui ont été engagés comme journaliers ou autrement au sujet de ces travaux; copie de toutes lettres, rapports, recommandations qui ont pu être échangés entre le gouvernement et toutes autres personnes relativement au choix des hommes à être engagés à ces travaux et ceux auxquels on devait refuser de l'emploi; copie du rapport des comptes produits par M. Alfred Bissonnette, contremaître au quai Saint-Zotique, et M. Trefflé Poirier, contremaître aux quais du canal et du fleuve Saint-Laurent, dans la paroisse des Cèdres, et de ceux de M. Isaïe Lalonde, fils d'Albert, cultivateur de Saint-Zotique; copie des comptes de fourniture de bois, fer, ciment, sable et pierre employés à la construction de ces dits quais, et aussi l'état des matériaux achetés comme susdits, payés par le ministère, et qui ne sont pas employés parce qu'ils ont été jugés impropres à la construction de ces quais. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Lortie*... .. ..*Pas imprimée.*

154. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 8 février 1909.—Copie de toute correspondance et de tous décrets du conseil, papiers et autres documents entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres et toute personne ou personnes se rattachant en quelque manière au dragage de la rivière Nation qui arrose les townships de Mathilda et de Winchester, dans le comté de Dundas, depuis 1904. Présentée le 11 mai 1909.—*M. Broder*.. .. ..*Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat faisant connaître la somme payée par le gouvernement au *Canada Posten*, de Winnipeg, durant le cours des années 1907 et 1908. Présentée le 12 mai 1909.—*M. Bradbury.*
Pas imprimée.

156. Agriculture en Canada.—Rapport de la Commission des agriculteurs écossais sur l'agriculture en Canada, 1908. Présentée le 12 mai 1909, par l'hon. F. Oliver.
Pas imprimé.

157. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de toute correspondance et rapports concernant la Société de Colonisation et de Rapatriement du Lac Saint-Jean depuis 900 jusqu'à cette date; état détaillé des deniers payés à cette société, et de la manière dont ils ont été dépensés entre les mêmes dates. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Girard*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

158. Réponse à une adresse du Sénat en date du 19 mars 1909, demandant copie de la correspondance et des documents de la Commission du câble du Pacifique relativement à l'exploitation et aux recettes du câble du Pacifique et tous renseignements concernant un câble de l'Atlantique possédé par l'Etat et les câbles de l'empire en général. Présentée le 13 mais 1909.—*Hon. M. Belcourt*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à une adresse du Sénat en date du 29 avril 1909, demandant une copie de toute la correspondance échangée entre l'honorable sir Frederick Borden, ministre de la Milice et de la Défense, M. Crowe et autres, relativement à l'admission de Terre-Neuve dans le Dominion comme province du Canada. Présentée le 13 mai 1909.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Copie de tous documents, plaintes, correspondances et décisions prises relatifs à un contrat de bail passé entre Alphonse Laberge, bailleur, et le gouvernement du Canada, preneur, en date du 20 juillet 1904. Présentée le 14 mai 1909.—*M. Roy (Montmagny).*
Pas imprimée.

161. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 mars 1909.—Copie de toute correspondance, soumissions et documents se rapportant à la construction d'un steamer brise-glace pour le détroit de Northumberland par MM. *Vickers, Sons and Maxim*, et aussi, à la construction d'un steamer pour le service des phares et des bouées sur les grands lacs par MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson. Présentée le 15 mai 1909.—*M. Currie (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Décret du conseil autorisant dans certains cas l'exemption du paiement de la taxe de capitation sur les Chinois. Présenté le 17 mai 1909, par sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimé.

163. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1909.—Etat faisant connaître, quant aux poursuites, intentées depuis 1896, pour transgression de la Loi des postes, la nature de chaque infraction, le lieu de résidence de la personne incriminée, le résultat de chaque poursuite, et l'amende imposée. Présentée le 17 mai 1909.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de tous rapports, devis, offres, soumissions, contrats, modifications de contrat, correspondance et documents de quelque nature que ce soit relativement au contrat de Thadée Desbiens pour un prolongement au quai de Chicoutimi; mêmes documents, au sujet du contrat de la *General Construction Co.*, pour ouvrage exécuté par la drague *Algonquine* à ou près de ce quai. Présentée le 18 mai 1909.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

164*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes pétitions, rapports, devis, offres, soumissions, contrats ou papiers de tous genres se rapportant à la jetée de protection à la rivière du Moulin, près de Chicoutimi, comté de Saguenay, province de Québec. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

165. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat indiquant le nombre de permis de pêcher avec des rets dans les eaux de la côte du Pacifique actuellement en vigueur; les noms des porteurs de permis; la superficie attribuée à chaque porteur de permis; le nombre de ces permis exploités par les concessionnaires primitifs, et le nombre de ceux exploités par des aubains. Présentée le 18 mais 1909.—*M. Cowan*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

165*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Etat indiquant le nombre de permis pour la pêche et la mise en conserves du homard sur le littoral de l'Ile-du-Prince-Edouard, mis par le gouvernement fédéral du 1er janvier 1904 à cette date, et à qui. Les noms des personnes ou corporations qui ont demandé, depuis le 1er janvier 1904, des permis de pêche et de mise en conserves du homard dans la dite province. Le nombre de nouveaux permis qui seront probablement émis par le gouvernement cette année. Présentée le 18 mai 1909.—*M. Fraser.. .. .. ..Pas imprimée.*

165*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1909.—Etat faisant connaître les noms de toutes les personnes résidant dans la ville de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, ou dans ses environs, qui ont reçu des primes de pêche dans le cours de l'année 1908; ainsi que les noms de toutes les personnes résidant dans les mêmes localités, et à qui on a accordé, en 1908, des permis de pêcher avec des rets à trappes, et les sommes que chacune d'elles a payées pour tel permis. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Crosby.. .. ..Pas imprirmée.*

166. Réponse à une adresse du Sénat en date du 18 mars 1909, demandant copie de toutes accusations, plaintes faites par M. Joseph Girard ou autres au premier ministre ou à tout membre du gouvernement contre la Société de colonisation du Lac Saint-Jean. Présentée le 18 mai 1909.—*Hon. M. Tessier.. .. ..Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1909.—Copie de toutes correspondance et communications écrites, et documents, reçus du grand secrétaire, ou de l'un quelconque des autres officiers de l'Union des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, ou de l'une quelconque des branches ou succursales de la dite union, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou l'un quelconque des fonctionnaires du dit ministère; ainsi que des réponses ou communications envoyées par le ministre, ou l'un quelconque des fonctionnaires du ministère, depuis le 1er janvier 1907. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Borden (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 janvier 1908.—Etat faisant connaître tous les quais, les jetées, les brise-lames et les autres travaux publics de même nature qui ont été construits aux frais du Canada depuis le 1er janvier 1897, ou pour lesquels des fonds publics ont été votés ou affectés depuis cette date, mentionnant la somme dépensée ou affectée pour chaque ouvrage; le coût total de chaque ouvrage, le coût total de'stimation dans chaque cas, là où l'ouvrage n'est pas encore terminé; le nom de l'endroit où se trouve tel ouvrage; le coût annuel de l'entretien et du maintien de chaque tel ouvrage, et le montant du revenu actuel provenant de tel ouvrage, dans chaque cas. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Borden (Halifax). Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 909.—Etat faisant connaître combien de porcs ont été abattus chaque mois, entre le 1er novembre 1907 et le 1er novembre 1908, inclusivement, par les établissements suivants: *The Laing Packing and Pro. Co., Ltd.*, Montréal; *The Collingwood Pack. Co., Lt.*, Collingwood; *The William Davis Co., Ltd.*, Harriston; *The Geo. Matthews Co., Ltd.*, Hull; *The Geo. Matthews Co., Ltd.*, Brantford; *The Geo. Matthews Co.*, Ltd., Peterborough; *The Whyte Pack. Co., Ltd.*, Stratford; *The Canadian Pack. Co.,, Ltd.*, London; quel a été le nombre des porcs condamnés (y compris les intestins) pendant la même période. Présentée le 19 mai 1909.—*M. Beattie.. .. ..Pas imprimée.*

170. Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement britannique au sujet de la défense navale de l'empire. Présentée le 19 mai 1909, par sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

171. Réponse à un ordre du Sénat en date du 12 mai 1909, demandant copies des requêtes, lettres et télégrammes envoyés par les citoyens de la paroisse ou du canton et du village de Laterrière, comté de Chicoutimi, demandant des subsides pour la compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha ! ou toute autre compagnie qui bâtirait un chemin de fer de Jonquières ou près de là, à aller à Saint-Alphonse. Présentée le 19 mai 1909.—*Hon. M. Choquette*.. .. ..*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

DU 1er AVRIL 1907 AU 31 MARS 1908

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1909

[N° 20—1909.]

A Son Excellence le très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, baronnet: Chevalier Grand'Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er avril 1907 et le 31 mars 1908.

Le tout respectueusement soumis,

GEO. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

(Pour l'index voir à la fin du volume.)

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Colombie-Britannique et Alberta.
3. Manitoba et Assiniboïa et partie de la Saskatchewan.
4. Ontario et Manitoba.
5. Ontario et Québec.
6. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile-du-Prince-Edouard et partie de Québec.

CANAUX.

7. Canal du Saut-Sainte-Marie et aussi celui des Chutes Sainte-Marie, Michigan, Etats-Unis.
8. Welland, entre les lacs Erié et Ontario.
9. Trent et Murray.
10. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

A l'honorable GEO. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux, et ceux d'autres fonctionnaires du ministère se trouvent dans les annexes.

Dans la partie I se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, et sur chacun des chemins de fer de l'Etat, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

SOMMAIRE GENERAL.

Les dépenses du ministère pendant l'exercice clos le 31 mars 1908 pour les travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et des canaux, et de plus pour les subventions accordées par le Parlement à d'autres entreprises de chemins de fer se décomposent comme suit:

Pour les chemins de fer, un total de $35,495,196.37, dont $23,684,005.25 ont été portés au compte du capital, $2,215,895.69 aux recettes, et $9,595,295.43 au revenu.

Les dépenses portées au compte du capital comprennent $18,910,449.41 pour le chemin de fer National Transcontinental, que construit une commission.

Il a été payé sur le revenu, en subventions à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, une somme totale de $2,037,629.30 et $123,679.22 à la Commission des chemins de fer pour le Canada.

Les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial ont été de $13,577,491.65, à savoir: pour le compte du capital $4,382,494.01,* et pour celui du revenu $9,157,435.53.

Pour l'entretien de l'embranchement de Windsor, il a été dépensé $37,912.11 au compte des recettes.

Les dépenses faites pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ont été de $790,409.62 dont $390,461.83 pour le compte du capital et $399,947.79 pour celui du revenu.

---

* Cette somme comprend celle de $19,000 payée sous l'autorité d'un décret de la Cour de l'Echiquier, relativement à l'achat du chemin de fer Canada Eastern. Dans les relevés du comptable du ministère, cet article est mentionné séparément sous le titre: Chemin de fer Canada Eastern, mais le contrôleur du chemin de fer l'a inclus dans les dépenses de l'Intercolonial.

Pour les canaux, un total de $3,221,984.73, dont $1,723,156.07 ont été portés au compte du capital, $508,010.19 au revenu, $556,902.83 pour le personnel, et $433,915.64 pour les réparations, ces deux derniers item ayant été portés au compte du revenu.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $45,165.99 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le grand total des dépenses sur les chemins de fer et les canaux s'est chiffré par $38,762,297.09.

Le revenu total provenant du chemin de fer et des canaux de l'Etat a été de $9,679,451.17, dont les canaux ont donné $144,882.13, les loyers de forces hydrauliques $126,873.70. Les chemins de fer ont produit $9,534,569.04.

Par le décret du conseil, du 22 juin 1905, les péages sur les canaux de l'Etat ont été abolis, pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

Le total des dépenses de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la date de la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1908, s'élève, au compte du capital, à $185,734,462.04, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à même le capital à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour sa ligne-mère. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé, $179,021,681.56, y compris $37,-616,131.84 payés en subventions à d'autres chemins de fer qu'à celui du Pacifique-Canadien, soit un total de $364,756,143.60.* Sur ce montant, la somme de $13,881-460.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la confédération sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le chemin de fer Intercolonial.

Les recettes totales provenant des chemins de fer de l'Etat du 1er juillet 1867 au 31 mars 1908, s'élèvent à $128,614,808.72.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, du 1er juillet 1867 au 31 mars 1908, s'élèvent, pour le compte du capital, à $93,457,874.28, dont $20,593,966.13 ont été dépensés antérieurement à la Confédération, et à même le fonds consolidé à $25,994,-453.39, formant un total de $119,452,327.67.

Le revenu total provenant des canaux pendant la même période est de $13,763,-468.60.

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, jusqu'au 31 mars 1908, sont, comme il est dit ci-dessus, de $484,208,471.27, auxquelles il faut ajouter pour dépenses diverses, sur ces deux chefs, $784,739.49, formant un grand total de $484, 993,210.78.

Le total du revenu provenant des chemins de fer et des canaux, du 1er juillet 1867 au 31 mars 1908, s'élève à $142,378,277.32.

On trouvera des détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère, partie I, pages 3 à 50, inclusivement.

---

* Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700, au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusque 1905, sous l'empire de la 47e Vic. ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905 inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances. (Voir les Comptes publics 1893-94, P. 10, et 1906, page 79.)

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN SERVICE.

Les chemins de fer de l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement et affermé pour le service), et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie II, contenant les rapports de l'ingénieur en chef du ministère, du directeur général des chemins de fer de l'Etat, et des fonctionnaires de ces chemins.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant les douze mois du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, se sont élevées à $9,534,569.04. Les frais d'exploitation se chiffrent par $9,575,295.43, soit une diminution de $60,726.39.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se sont élevés à $9,157,-435.53; ses recettes ont été de $9,173,558.80, soit un gain de $16,123.27.

Les frais d'exploitation de l'embranchement de Windsor se sont élevés à $37,912.11; les recettes de l'Etat ont été de $56,430.41, soit un gain de $18,518.30.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $399,947.79; ses recettes ont été de $304,579.83, soit une perte de $95,367.96.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898, on a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169.81 milles à la ligne de l'Est.

Le contrat d'affermage avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, daté du 1er février 1898, a été confirmé par la loi 62-63 Victoria, chapitre 5 (1899). Il est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, le loyer annuel était fixé à $140,000.

A la date du 7 novembre 1899, sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria, chapitre 6 (1899), la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond céda à l'Est son chemin de fer tout entier depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière, ainsi que sa ligne d'embranchement depuis Saint-Léonard jusqu'à Nicolet.

Le 1er octobre 1904, l'Etat acheta le chemin de fer de l'Est du Canada, de Gibson à Loggieville, 123.67 milles, et il a repris, le 19 avril 1905, le pont de Frédéricton et St. Mary's, et des terrains contigus, 1.33 mille.

La longueur totale de la ligne du chemin de fer Intercolonial en service, dans le cours du dernier exercice, est restée la même que pendant l'exercice antérieur, savoir: 1,445.92 milles; sur cette longueur, 17.43 milles étaient à voie double. Ce chiffre ne comprend pas les rameaux et les voies de garage, dont la longueur totale est de 381⅝ milles.

Les rapports du gérant général, de l'ingénieur en chef, du contrôleur et du trésorier et des autres fonctionnaires du chemin de fer se trouvent aux annexes de ce rapport, Partie II, et contiennent de très complets et intéressants détails.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant les douze mois terminés le 31 mars 1908, il a été ajouté $4,382,494.01 au compte du capital, ce qui porte à $87,127,431.90 la dépense totale imputable sur le

capital de tout chemin tel que fusionné en vertu de la loi 54-55 Victoria, chapitre 50 (1891), et 62-63 Vic., chapitres 5 et 6 (1899), ainsi que sur l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada.

Les augmentations au capital durant les douze mois comprenaient (en omettant les cents) les plus importants item suivants: pour matériel roulant, $1,805,462; pour renforcer les ponts, $245,165; remise à locomotives, à Chaudière-Junction, $66,314; agrandissements à Sackville, $58,344; à Sainte-Rosalie, $75,992; à Amherst, $33,937; à Halifax, $519,951; à St. John, $48,973; à Mulgrave, $39,641; à Truro, $86,594; à Pictou, $45,138; pour de nouveaux ateliers de locomotives et de wagons et des terrains à Moncton, $645,598; machineries pour les ateliers de locomotives et de wagons, $85,864; pour le prolongement jusqu'aux mines de Sydney, $48,993; pour mettre en état de service le chemin de fer entre Indiantown et Blackville, $35,855; pour améliorer le service de l'eau, $54,330; pour nouvelles voies de garage, $27,196. Les dépenses, entre autres traits caractérisques précieux tendant à l'amélioration du chemin de fer, à la commodité de ses clients et à la sûreté de ses employés comprenaient la pose de freins pneumatiques à un plus grand nombre de wagons à marchandises et la substititutioin de l'attelage M.C.B., aux anciens attelages au moyen de chevilles et de chaînes sur un bon nombre de wagons à marchandises. L'adoption de ces mesures de sûreté tend à écarter les plus nombreuses sources d'accidents aux serviteurs d'un chemin de fer.

COMPTE DU REVENU.

D'après le nouveau système de comptabilité adopté en novembre 1906, les dépenses au compte du revenu sont groupées en quatre catégories différentes, chacune desquelles se subdivise en un certain nombre de chefs, ce qui offre un moyen facile de contrôle et de comparer les détails, et qui permet à l'exécutif de contrôler la dépense et d'arrêter toute tendance à gaspillage à tout endroit où elle peut se montrer dans le service du chemin de fer. C'est un système d'affaires parfait, et qui fonctionne d'une manière tout à fait satisfaisante, maintenant que les difficultés du début ont été surmontées.

Les différentes catégories de dépenses au compte du revenu sont groupées dans ces relevés comme suit: Entretien de la voie, et des constructions (10 chefs) $1,630,-965.29; entretien de l'équipement (9 chefs) $1,996,388.62; transports (25 chefs), $5,442,672.49; contre lesquels il y a certains paiements pour le service des wagons, le louage d'équipement, et loyers de voies, cours et têtes de ligne, se chiffrant par $162,-150.83; portant le coût net à $5,280,521.66; et les dépenses générales (7 chefs) $249,-559.96. La totalité des dépenses pour ces quatre catégories a été de $9,157,435.53.

Les recettes brutes pour l'exercice se sont chiffrées par $9,173,558.80, soit un excédent de $16,123.27 sur les dépenses.

Le service des voyageurs a rapporté $2,711,416.98, ou 29.56 pour 100 des recettes brutes; le service des marchandises a rapporté $6,054,493.45, ou 66 pour 100 des recettes brutes; le service de la poste et des messageries a rapporté $349,538.06, ou 3.81 pour 100 ds recettes brutes, et les services divers ont rapporté $58,110.31 ou 0.63 pour 100 des recettes brutes.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer (1,448.62 milles) ont été de $6,332.62; par mille de locomotives, 93.02 cents; par train-mille, $1.25, et par wagon-mille, 9·49 cents.

La distance totale parcourue par les locomotives a été de 9,862,446 milles; la distance totale parcourue par les trains, 7,335,000 milles, et celle parcourue par les wagons, 96,706,576 milles

Les dépenses par mille de chemin de fer ont été les suivantes: "Entretien de la voie et constructions", $1,125.87; "Entretien de l'équipement", $1,378.13; "Transports", $3,645.21; "Dépenses générales", $172.27; Total, $6,321.48.

Les dépenses par train-mille sous les chefs ci-dessus ont été les suivantes: "Entretien de la voie et constructions", 22.24 cents; "Entretien de l'équipement", 27.22 cents; "Transports", 71.99 cents; "Dépenses générales", 3.40 cents; formant un total de $1.2485.

Parmi les 10 item de détails de dépenses "d'entretien de la voie et des ouvrages", les plus importants, en omettant les cents, sont les suivants: Réparations de la voie $980,140; renouvellement des rails, $88,251; renouvellements de traverses, $225,390; réparations et réfections de ponts et de ponceaux, $53,441; réparations et réfections de clôtures, enseignes de traverses, signaux et garde-bestiaux, $55,292; réparations et réfections de bâtiments et de garnitures, $203,297.

Au nombre des 9 item de détails du coût, de l'"entretien de l'équipement", en omettant les cents, se trouvent: "Surintendance, $100,534; "Réparations et réfections de locomotives", $783,200; "de voitures de voyageurs", $310,214; de wagons à marchandises", $604,984; "des wagons de construction", $32,527; et "des machines et outils des ateliers", $64,942. Le coût moyen des réparations pour voitures à voyageurs a été de $714.50 et par wagons à marchandises, $53.84.

Les 25 chefs de dépenses pour les transports, comprennent les suivants, en omettant les cents: "Surintendance", $129,278; "mécaniciens et préposés aux rotondes" $872,242; "combustible pour les locomotives", $1,786,526; "service d'eau pour les locomotives", $62,795; "service des trains", $722,082; fournitures et dépenses des trains", $188,168; "aiguilleurs, porte-drapeaux et gardiens", $248,524; "frais de télégraphie", $178,900; "service des gares", $622,544; "fournitures des gares, $96,007; "pertes et dommages", $50,573; "frais d'équipement maritime", $41,340; "annonces", $43,881; "agences étrangères", $63,574; et "loyers de voies, cours et têtes de ligne", $120,142.

Sous le chef "dépenses générales", 7 divisions, le coût, en omettant les cents, a été: pour "traitements des hauts fonctionnaires", $14,719; "appointements des commis et aides, $88,317; assurance, $85,564; frais de justice, $13,851.

Les comparaisons ordinaires avec les dépenses et les recettes de l'exercice précédent, 1906-7 (qui ne comprenaient que neuf mois) sont omises dans le rapport du contrôleur du chemin de fer, mais il a compilé des relevés comparatifs des périodes correspondantes, de 12 mois, sur certains item importants, dont sont tirés les renseignements qui suivent:

Comparée aux douze mois terminés le 31 mars 1907, la période correspondante terminée le 31 mars 1908 a eu pour résultat une augmentation en recettes brutes, de $867,575.11, dont $168,984.60 provenant du service des voyageurs, $636,386.79, du service des marchandises, et $62,201.82 du service de la poste et des messageries. Il y a eu une augmentation de $593.55 par mille de chemin de fer et de 3 cents par train-mille. L'augmentation du nombre de voyageurs s'est chiffrée par 102,923, due au

mouvement des voyageurs de gare en gare, le nombre des voyageurs d'entier parcours accusant une diminution de 57,471. Le service des marchandises accuse une augmentation de 659,775 tonnes; le trafic de gare en gare ayant une augmentation de 659,775 tonnes; le trafic de gare en gare ayant augmenté de 564,334 tonnes et le trafic direct de 95,441 tonnes.

Une comparaison des frais d'exploitation pour la même période accuse une augmentation de $1,301,123.16, ou, par mille de chemin de fer, une augmentation de $893.12; par locomotive-mille une augmentation de 6.18 cents, et par train-mille, une augmentation de 10 cents.

Voici quel était le matériel roulant en service le 31 mars 1908: Total des locomatives, 370; total des voitures et wagons, 12,539; comprenant 41 voitures-dortoirs de 1ère classe; 40 voitures à voyageurs de seconde classe; 9 voitures-salon; 9 voitures-buffet; 138 voitures à voyageurs de 1ère classe; 99 de seconde classe; 34 voitures postales et fumoirs; 60 wagons à messagers et bagage; 1 voiture-école à freins pneumatiques; 4 wagons à moteur à vapeur; 6,624 wagons fermés; 140 wagons-réfrigérateurs; 3,090 wagons plate-formes; 50 wagons à bois de pâte à bois; 25 wagons-réservoirs pour l'huile; 1,199 wagons à bascule; 17 wagons-gondoles à houille; 471 wagons à houille (capacité de 20 tonnes); 148 wagons à bestiaux; 21 wagons auxiliaires et à outils; 200 wagons à bascule convertibles; et 119 fourgons. Il y avait en outre 53 chasse-neige ordinaires, 20 chasse-neige à ailerons, 2 chasse-neige rotatoires à vapeur, 2 chasse-neige pour double voie, 1 chasse-neige à double bout, 25 *flangers,* formant un total de 103 chasse-neige et *flangers;* 8 grues à vapeur, et 2 wagons-charrues à ballast.

Il faut remarquer que sur le total du matériel roulant ci-dessus mentionné, 3 locomotives et 184 wagons de différentes sortes sont indiqués comme devant être remplacés à la fin de l'année par un nombre égal de locomotives et de wagons.

Sur le nombre officiel de locomotives, il en manquait 6 de l'année précédente et une a été condamnée dans le cours de l'exercice, ce qui portait à 7 le nombre qui manquaient sur la liste. Seize locomotives ont été achetées pour le compte du capital; 532 voitures et wagons de toute sorte ont été condamnés et 348 remplacés.

Il a été acheté au compte du capital le matériel roulant suivant: 10 locomotives, modèle Consolidation; 6 locomotives, modèle Pacific; 4 wagons à moteur à vapeur; 376 wagons fermés, d'une capacité de 80,000 livres; 252 wagons fermés, d'une capacité de 60,000 livres; 31 wagons-réfrigérateurs, d'une capacité de 60,000 livres; 310 wagons plateformes, d'une capacité de 80,000 livres; 85 wagons-bascules, de 30,000 livres de capacité; 25 wagons à bestiaux, de 60,000 livres de capacité; 70 wagons-bascule convertibles "Hart", de 80,000 livres de capacité.

Au compte du revenu, il a été acheté: une voiture-dortoir de 1ère classe, 1 voiture-buffet; 2 wagons de poste et fumoirs; 2 wagons de messageries et bagages; 100 wagons fermés, d'une capacité de 60,000 livres, dont 69 ont remplacé un nombre égal de plus faible capacité; 100 wagons plateformes de 80,000 livres de capacité, remplaçant des wagons de plus faible capacité; 3 wagons-réfrigérateurs, d'une capacité de 60,000 livres, remplaçant tous trois des wagons de moindre capacité; 92 wagons-bascule de 30,000 livres de capacité, remplaçant tous des wagons semblables de moindre capacité; 9 wagons à bestiaux, de 60,000 livres de capacité, pour en remplacer autant de moindre capacité; 8 fourgons.

La valeur des approvisionnements en magasin, le 31 mars 1908, y compris le combustible, $79,103.55, et les matériaux nécessaires à la voie et aux ponts, $865,606.45, était de $1,365,935.64.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 9,862,446. Les locomotives ont consumé 506,043 tonnes de houille, ou 11,493 livres par cent milles; 138,247 chopines d'huile à soupape, ou 1.40 chopine par 100 milles; 320,982 chopines d'huile à locomotive, ou 3.25 chopines par 100 milles, et 231,723 livres de chiffons, ou 2.35 livres par 100 milles.

Des détails d'une nature correspondante sont enregistrés au sujet de tous les matériaux employés sur le chemin.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 2,789,371, dont 2,593,886 de gare en gare, et 195,485 d'entier parcours. Le mouvement des marchandises s'est chiffré par 4,134,046 tonnes.

Les articles suivants sont les principaux compris dans le mouvement des marchandises:

Le chemin de fer a transporté.

Produits agricoles, 390,543 tonnes, y compris 100,379 tonnes de grain et 152,862 tonnes de farine; animaux et poisson et leurs produits, 74,940 tonnes, y compris 14,148 tonnes de viandes préparées et 32,740 tonnes de poisson, frais et salé; produits des mines, 1,371,280 tonnes, y compris 1,145,097 tonnes de houille et de coke; 60,704 tonnes de minerais, et 157,152 tonnes de pierre, sable, etc.; produits de la forêt, 1,151,923 tonnes, y compris 500,990 tonnes des bois de construction et 286,242 tonnes de bois à pâte de bois, et d'articles fabriqués, 1,145,378 tonnes, y compris 155,258 tonnes de rails, 104,689 tonnes de fer en gueuse et en fer de massian, et 85,469 tonnes de lingots d'acier, 22,205 tonnes de pétrole et d'huile, et 46,821 tonnes de sucre.

Des détails sur les ouvrages faits, le mouvement des marchandises, le matériel roulant, ainsi que divers relevés financiers et autres, se trouvent dans les annexes de ce rapport.

Les ouvrages considérables faits à Moncton pour la reconstruction des ateliers du chemin de fer, à la suite du désastreux incendie du 24 février 1906, bien qu'encore inachevés, ont fait assez de progrès pour permettre de commencer l'ouvrage de l'installation des nouvelles machines, et avant longtemps tout sera en pleine activité. On a profité de cet événement pour arranger de nouveau et agrandir, d'une manière moderne, l'installation des cours à cet endroit; et les avantages dont profitera en définitive le chemin de fer, grâce aux meilleures installations, feront plus que compenser les inconvénients dont il souffre présentement.

Nonobstant les difficultés provenant du manque d'ateliers suffisants, exposant les hommes aux intempéries des saisons et autres inconvénients, une grande partie de cet important ouvrage s'est accomplie dans les modestes ateliers à notre disposition. Le rapport de M. Joughins, le surintendant de la mécanique, se trouve aux annexes et donne des renseignements complets sur les ouvrages faits à Moncton et aux ateliers de Richmond et de la Rivière-du-Loup.

L'ouvrage, à Moncton, comprenait la construction de quatre locomotives pour en remplacer d'autres plus petites, et un certain nombre de wagons à marchandises de différentes sortes, la reconstruction partielle de 12 locomotives, des réparations générales à 91, de grosses réparations à 31, et de petites réparations à 65 locomotives.

Les renseignements suivants, traitant des moyennes du mouvement du trafic, intéresseront:

En 1906-7, la moyenne des tonnes de marchandises transportées par train et produisant des recettes a été de 224·29, et le nombre de voyageurs, 55·01; en 1907-08, la moyenne du tonnage des marchandises a été de 228·34, et des voyageurs, 52·82.

En 1906-7, la moyenne de tonnes par wagon chargé, produisant des recettes, a été de 15·96 et celle du nombre de voyageurs de 9·75; en 19078, la moyenne de tonnes était de 16·82 et celle des voyageurs de 9·10.

Le nombre de tonnes par train, tout de marchandises, en 1906-7, a été de 237·22, et en 1907-8 de 17·54.

Le nombre de tonnes par wagon, tout de marchandises, en 1906-7, a été de 16·87, et en 1907-8, de 17·54.

La distance moyenne de chaque tonne de marchandises transportée en 1906-7 a été de 260·34 milles, et en 1907-8, a distance a été de 252·84 milles. Les distances moyennes du transport des voyageurs dans ces deux exercices, ont été de 54·71 milles et 52·21 milles, respectivement.

Le nombre moyen de wagons chargés par train en 1906-7 a été de 16·06 wagons de marchandises et 5·64 voitures de voyageurs; en 1907-8, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 13·57 et de voitures de voyageurs, 5·80.

Le nombre moyen de wagons vides par train, en 1906-7, a été de 2·33, et en 1907-8, de 3·16.

En 1906-7, la moyenne de train-milles par mille de chemin a été, pour les marchandises, 2,095·80 et pour les voyageurs, 1,403·79; en 1907-8, ces chiffres étaient respectivement de 3,160·06 et 1,903·38.

En 1906-7, la moyenne par mille de chemin a été pour les marchandises produisant des recettes, de 470,072·97 tonnes, et pour les voyageurs 77,229·49; en 1907-8, ces chiffres se sont augmentés à 721,575·27 tonnes de marchandises et à 100,535·40 voyageurs.

Le nombre de tonnes de marchandises d'entier parcours transportées, par mille de chemin, en 1906-7, a été de 497,160·46, et en 1907-8, de 752,232·58.

Dans mon rapport de l'an dernier, je promettais de traiter de la question du poids et de la puissance de traction des locomotives sur le chemin de fer Intercolonial, et d'étudier la question de savoir si le matériel primitif était suffisamment maintenu pour le compte du revenu.

Je disais qu'on pourrait accepter comme principe fondamental qu'il était du devoir d'un chemin de fer d'entretenir, à même ses recettes, la puissance de traction originairement fournie à même le capital, mais il ne s'ensuivrait pas que le nombre réel de locomotives devait être maintenu; que c'est la capacité de traction qui gouverne, et non pas le simple équivalent numérique.

En examinant l'état de choses actuel, je trouve que, le 30 juillet 1907, le nombre de locomotives sur la voie était de 204, d'un poids total de 29,606,550 livres, et d'une force totale de traction de 2,686,725 livres.

Au 31 mars 1908, il avait été acheté 46 locomotives neuves, sur le compte du revenu, pour en remplacer un nombre similaire mis au rebut; sur ce nombre, 12 avaient été construites aux ateliers de Moncton; le reste avait été acheté des fabricants de locomotives. Les 46 locomotives neuves pèsent 11,073,334 livres et ont une force totale de traction de 1,191,941 livres; les 46 locomotives qu'elles ont remplacées pesaient 5,824,250 livres et avaient une force de traction de 493,812 livres, de sorte que les 46 locomotives neuves fournies pour le compte du revenu équivalaient à 110 des vieilles; donc, d'après un calcul convenable de la valeur relative du matériel, plus de 50 pour 100 a été renouvelé à même le revenu.

Le 31 mars 1908, le nombre total de locomotives sur le chemin était de 370; pesant 82,833,354 livres, avec une force totale de traction de 9,507,162 livres, de sorte qu'il a été acheté pour le compte du capital 181 locomotives d'un poids total de 47,977,720 livres d'une force totale de traction de 6,122,308 livres.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, fait le service de cette ligne. La compagnie paie tous les frais accessoires à l'exploitation et garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention portant la date du 13 décembre 1892 qui prolonge pour une autre période de 21 ans les mêmes conditions que celles énoncées dans la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des ouvrages sont aux frais de l'Etat, et sous le contrôle des hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $56,430.41, pour les douze mois terminés le 31 mars 1908. Les dépenses d'entretien se chiffrent par $37,912.11 ce qui laisse à l'Etat un bénéfice net de $18,518.30.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

Dans le cours de l'exercice finissant le 31 mars 1908, la longueur du chemin de fer est restée la même que pendant l'exercice précédent, savoir, 267·5 milles.

Dans le cours de l'exercice, il a été ajouté aux dépenses pour le compte du capital une somme de $390,461.83, portant les dépenses totales du chemin de fer au compte du capital, à la date du 31 mars 1908, à $7,697,701.04. La plus grande part de cette augmentation est due aux nouveaux agrandissements projetés à Charlottetown, savoir, un atelier de wagons, un atelier de montage et une halle à marchandises avec bureaux, pour lesquels il a été dépensé $229,875.71. Le quai à Souris a été prolongé au prix de $51,159.05. De nouvelles machines ont été achetées pour les nouveaux ateliers du chemin de fer à Charlottetown, pour une valeur de $35,456.50, et du matériel roulant au montant de $73,281.21, y compris 4 locomotives achetées et 23 wagons fermés à marchandises construits aux ateliers de Charlottetown.

COMPTE DU REVENU.

Pour les douze mois terminés le 31 mars 1908, les recettes brutes se sont élevées à $304,579.83, et les frais d'exploitation à $399,947.79. Les dépenses ont excédé les recettes de $95,536.96.

Les dépenses au compte du revenu sont maintenant classifiées de la même manière que celles de l'Intercolonial, savoir, sous quatre chefs principaux avec leurs divers chefs secondaires. Ils comprennent: "Entretien de la voie et des constructions", $118,-142.53, comprenant, pour réparations à la chaussée, $77,525, et réparations aux bâtiments et accessoires, $20,430.87; "Entretien de l'équipement", $72,309.47, comprenant $23,602.63 pour réparations et réfections de locomotives, et $23,237.58 pour réparations et réfections de voitures à voyageurs; "Frais de transport", $203,938.65, à l'encontre de laquelle somme il y avait des crédits au montant de $8,856.62 pour location d'équipement et loyers, réduisant ce chef à une dépense nette de $195,082.03; "Dépenses en général", $14,413.76, ce qui comprend les appointements des hauts fonctionnaires, des commis et des aides.

Le chemin a transporté 367,828 voyageurs, produisant $132,382.76. Il a transporté 97,250 tonnes de marchandises, produisant $146,280.99. Les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $25,916.08.

Les marchandises transportées se décomposaient comme suit: produits agricoles, 28,492 tonnes; produits des animaux, 8,848 tonnes; produits des mines, 7,265 tonnes; produits de la forêt (bois de construction), 12,915 tonnes; articles de fabriques, 4,868 tonnes; divers, 34,862 tonnes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 441,975 milles; et celui par les trains a été de 331,232 milles, et celui parcouru par les voitures et wagons, 2,073,207 milles.

Les locomotives ont consommé 11,889 tonnes de houille, ou 5,596 livres par 100 milles; 7,520 chopines d'huile à soupape, ou 1·58 chopines par 100 milles; 17,356 chopines d'huile à locomotives, ou 3·64 chopines par 100 milles, et 8,231 livres de chiffons, ou 1·73 livre par 100 milles.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer se sont élevées à $1,140.75; par locomotives-mille, à 68·91 cents; par train-mille, à $91.95; et par wagon mille, à 14·69 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $1,497.92, et par train-mille de $120·75 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars 1908, était de $81,566.21, y compris le combustible, $14,615.91.

L'équipement de matériel roulant du chemin de fer, le 31 mars 1908, était comme il suit: Locomotives, 31; voitures à voyageurs, première classe, 23; seconde classe, 12; seconde et bagage combinés, 7; poste et fumoir, 4; bagage, 6; wagon du payeur, 1; fourgons, 4; wagons fermés à marchandises, 271; wagons-réfrigérateurs, 3; wagons à bestiaux, 21; wagons à houille, 22; wagons plateformes, 147; soit un total de 525. En outre, il y avait 10 chasse-neiges et 9 *flangers*.

Le surintendant de la mécanique dit dans son rapport que le matériel roulant est en très bon état de service, et est muni de freins pneumatiques Westinghouse, d'appareils de chauffage à vapeur et d'attelages M.C.B.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une Commission portant le titre ci-dessus, et devant se composer de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908), à être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes avec titre de Commissaires. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour Suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer *Grand Trunk Pacific,* compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a convenu avec Sa Majesté de construire une ligne de chemin de fer, entièrement sur territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'Océan Pacifique, à ou près Port-Simpson ou quelqu'autre port dans la Colombie-Britannique, selon qu'il sera convenu. Le chemin de fer doit se composer de deux divisions, savoir la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province de Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg ou quelqu'autre point sur la division est et l'océan Pacifique. La division est doit être construite par le gouvernement sous la direction de quatre commissaires nommés par le Gouverneur en Conseil, et être ensuite louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être libres de loyer; les deux divisions devant être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations à faire par la compagnie, de manière à porter la somme produite par la réalisation des titres garantis à un chiffre égal à soixante-quinze pour 100 du coût de sa construction cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui est de la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des montagnes Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef de la compagnie et par l'ingénieur en chef du gouvernement après des arpentages réellement faits).

Les diverses dépenses faites sous l'autorité de ces lois et conventions devront être faites à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations La commission devra fournir annuellement au Gouverneur en Conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au parlement.

La Commission a été régulièrement nommée par décret de l'exécutif ainsi que les employés nécessaires, et le siège en a été établi en la cité d'Ottawa.

Le rapport de la Commission pour l'exercice de 12 mois finissant le 31 mars 1908, a été reçu, et sera déposé devant le parlement selon le cours régulier.

Il peut cependant être bon de résumer brièvement ici les résultats des opérations.

Sur la division est, de Moncton à Winnipeg à la fin de l'exercice, les explorations et le tracé définitif de la ligne entière étaient terminés, sauf de légers changements, et le tracé du chemin de fer sur environ 2¼ milles de l'entrée à Winnipeg. La distance a été diminuée d'environ 13 milles: la longueur directe entre Moncton et Winnipeg étant maintenant de 1,804·47 milles.

Dans le cours de l'exercice, il a été donné des contrats pour la construction de 373·6 milles, ce qui forme, avec les 852 milles donnés à l'entreprise dans le cours de l'exercice précédent, un total de 1,225·6 milles en voie de construction, il a également été donné des contrats pour des rails et attaches d'acier, des traverses et des superstructures de ponts.

Les dépenses durant l'exercice se sont chiffrées par $18,910,449.41. Sur ce chiffre, une somme totale de $17,900,603.12 avait été payée pour la construction sur les six différents districts que comprend cet ouvrage. Le total des dépenses sur le chemin s'élève à $27,057,944.04, à la date du 31 mars 1908.

Sur la division ouest du chemin de fer en cours de construction par la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* le rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement, M. Collingwood Schreiber, C.M.G., en date du 14 mai 1908, indique dans quel état se trouvaient les opérations, à la date du 31 mars 1908, comme suit:

Le point de division entre la "section des prairies" et "celle des montagnes" a été établi sur le côté est de Wolfe-Creef, à une distance de 916 milles de Winnipeg, ou de 123 milles à l'ouest d'Edmonton.

Les plans et profils du tracé pour cette distance ont été approuvés par un arrêté du Conseil ainsi que les plans et profils pour une nouvelle distance de 169 milles en allant vers l'ouest à partir de Wolfe-Creek ainsi que ceux des premiers 50 milles à l'est de Prince-Rupert, la tête de ligne du chemin de fer sur le Pacifique.

Le nivellement et la construction des ponts sur la "section des prairies", 916 milles, et sur 100 milles de "celle des montagnes", sont donnés à l'entreprise.

Sur la distance, 781 milles, de Winnipeg jusqu'à un point situé à un demi-mille à l'ouest du pont, sur la Saskatchewan du nord, 660 milles étaient virtuellement terminés. Quant aux ponts sur la "section des prairies" et dont les superstructures seront en acier reposant sur des piles et culées en béton, le pont qui traverse la Saskatchewan du sud et qui a 1,501 pieds de long est terminé; le pont sur la rivière Assiniboïa, à 10 milles à l'est de Portage-la-Prairie, 426 pieds de long, est presque terminé; au pont

sur l'Assiniboïa, à Saint-Lazare, 250 pieds de long, la substructure en béton était terminée et la superstructure en acier prête à être montée. Quarante pour cent de la substructure en béton du pont de la rivière Bataille, 2,770 pieds de long, était terminé; au pont de la Saskatchewan du nord, la substructure en béton était terminée et la superstructure en acier prête à être montée. Les rails avaient été posés sur une longueur totale de 378 milles et il y avait à pied d'œuvre assez de rails pour en poser sur 292 milles, le reste qui vient sera suffisant pour atteindre Edmonton. La difficulté au sujet de la fourniture des traverses a été surmontée. Cent soixante milles de la voie avaient été ballastés et le public pouvait s'en servir avec sûreté.

Des bâtiments de gare avaient été érigés à Portage-la-Prairie et à Nokomis, et d'autres étaient en cours de construction à Rivers et Melville—deux points de division; 55 milles de clôtures en fils métalliques avaient été construits et 271 milles de télégraphe. Dans l'automne de 1907, le chemin de fer a aidé les cultivateurs résidents entre Portage-la-Prairie et Melville, en attachant des wagons aux trains de construction, pour transporter leur grain vers l'est.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les pages suivantes établissent dans l'ordre alphabétique la situation des compagnies dont les opérations avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été complètement gagnées et payées avant le 1er avril 1907.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la Partie I, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à la Partie IV.

On trouvera à la Partie III la liste des lois de subventions passées chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subventions dans le cours des sessions de 1895, 1896, 1898, 1902 et 1905.

Les renseignements ont été préparés jusqu'à la fin de l'exercice 1907-1908, le 31 mars 1908.

CONTRATS PASSES DURANT L'EXERCICE 1907-1908, JUSQU'AU 31 MARS 1908.

Compagnie de chemin de fer *Atlantique, Québec et Occidental.*—De Paspébiac à Gaspé, aussi près de la côte que possible, 102 milles; contrat daté du 20 février 1908.

Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec.*—De ou près de la Jonction Garneau jusqu'au pont de Québec, 72 milles; contrat daté du 8 avril 1907.

Compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Quebec.*—Reliant sa ligne de Montfort et Gatineau à la ligne-mère, à Saint-Jérôme, 22 milles; contrat daté du 10 avril 1907.

La *Colchester Coal and Railway Company,* à responsabilité limitée.—De la station Debert à la mine de houille Debert, ou depuis la mine de houille Debert jusqu'à la tête de ligne nord du chemin de fer de la Londonderry Iron and Mining Co., près East-Mines, 4½ milles; contrat daté du 20 mai 1907.

La *Central Ontario Railway Company.*—Depuis un endroit situé à ou près Bancroft jusqu'à un point sur le chemin de fer Canada-Atlantique (Grand-Tronc) à ou près Whitney, 40 milles; contrat daté du 10 juin 1907.

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Depuis un point situé entre Saint-Philippe d'Argentueil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant par Brownsburg, 4·2 milles; contrat daté du 22 août 1907.

La compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.—Depuis un endroit situé à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Icelandic, 35 milles; contrat daté du 28 septembre 1907.

La compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.—Du lac Nominingue à la Lièvre, 35 milles; contrat daté du 27 décembre 1907.

Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon and Pacific.—De Strathcona à Edmonton, 50 milles; contrat daté du 18 décembre 1907.

La compagnie de chemin de fer Kettle River Valley.—De Grand-Forks jusqu'à un endroit situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest de la branche nord de la rivière Kettle, 50 milles; contrat daté du 6 juin 1907.

La *Klondike Mines Railway Company.*—Depuis Dawson jusu'à un point situé à ou près Sulphur-Springs, 31 milles au plus; contrat daté du 10 mai 1907.

La *Klondike Mines aRilway Company.*—Depuis un point situé à ou près Sulphur-Springs jusqu'à un point situé à ou près la ligne de portage des eaux entre les creeks Dominion et Flat, 45 milles au plus; contrat daté du 10 mai 1907.

La *Klondike Mines Railway Company.*—Depuis la dite ligne de partage des eaux jusqu'à la rivière Stewart, 8 milles au plus; contrat daté du 10 mai 1907.

La compagnie du chemin de fer Kootenay Central.—De Golden vers la frontière internationale par voie de Windmere et Fort Steele, croisant le chemin de fer Crow's Nest, à ou près Elks, 186 milles; contrat daté du 4 avril 1907.

La *Margaree Coal and Railway Company,* à responsabilité limitée.—De Sainte-Rose, 34 milles, et à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, 4 milles, en tout 38 milles; contrat daté du 14 juin 1907.

La *Midland Raiway Company,* à responsabilité limitée.—Pont sur la rivière Shubenacadie; contrat daté du 5 juillet 1907.

La *Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company.*—Du pont Spence, sur e chemin de fer Pacifique Canadien, jusqu'au lac Nicola, 47 milles.

La *Ottawa, Northern and Western Railway Company.*—D'un point sur le chemin de fer Ottawa et Gatineau à la limite de la cité de Hull, ¼ mille; contrat daté du 13 juin 1907.

La *Ottawa, Northern and Western Railway Company.*—De Aylmer à Hull, 9 milles; contrat daté du 12 juin 1907.

La compagnie du chemin de fer de la montagne d'Orford.—De la ligne de Bolton à Mansonville, 7·54 milles; contrat daté du 1er février 1908.

La compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.—D'un point sur sa ligne, près de la rivière Jeannotte, à La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, 35 milles; contrat daté du 10 janvier 1908.

La *Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company.*—De Woodstock en allant vers le nord jusqu'à un point sur le Grand Tronc de chemin de fer, à Berlin, ou d'Ingersoll à Stratford, etc., 35 milles; contrat daté du 10 juin 1907.

SUBVENTIONS PAYÉES DANS LE COURS DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1908.

Chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest	$ 186,600 00
Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, 20 milles	64,000 00
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, 265 milles	244,224 00
Chemin de fer Canadian Northern Quebec, 85·20 milles	256,870 00
Chemin de fer Pacifique Canadien, 4·07 milles	3,424 00
Chemin de fer Central d'Ontario, 40 milles	76,861 36
Colchester Coal and Railway, 4 milles	12,800 00
Chemin de fer Edmonton, Yukon and Pacific, 50 milles	91,200 00
Chemin de fer Halifax and Southwestern, 145 milles	316,567 73
Chemin de fer Kettle River Valley, 43·40 milles	97,771 52
Chemin de fer Klondike Mines, 30·81 milles	101,184 00
Chemin de fer Midland, à responsabilité limitée, pont	31,892 40
Compagnie Minudie Coal, à responsabilité limitée, 5·79 milles	18,544 00
Chemin de fer de Jonction de Napierville, 27·10 milles	173,440 00
Chemin de fer Nicolas, Kamloops and Similkameen, 41·20 milles	190,208 00
Chemin de fer de la montagne d'Orford, 7·54 milles	24,128 00
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 7·863 milles	4,243 20
Chemin de fer Central de Québec, 9 milles	55,638 69
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, 35 milles	73,472 00
Chemin de fer York et Carleton, 4·55 milles	14,560 00
	$2,037,629 30

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNEES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, chaque année, depuis l'inauguration du système de subvention aux chemins de fer en 1882, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les mesures prises et les progrès qui ont été faits, de la part du gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention.

Les sommes suivantes ont été déboursées pour ces subventions:

Exercices	1883-84	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
"	1884-85	"	1885	403,245 00
"	1885-86	"	1886	2,171,249 00
"	1886-87	"	1887	2,406,533 00
"	1887-88	"	1888	1,027,041 92
"	1888-89	"	1889	846,721 83
"	1889-90	"	1890	1,678,195 72*
"	1890-91	"	1891	1,265,705 87
"	1891-92	"	1892	1,248,215 93*

Exercice	1892-93	terminé le 30 juin	1893..	$ 811,394 07*
"	1893-94	"	1894..	1,229,885 10*
"	1894-95	"	1895..	1,310,549 10*
"	1895-96	"	1896..	834,745 49*
"	1896-97	"	1897..	416,955 30*
"	1897-98	"	1898..	1,414,934 78*
"	1898-99	"	1899..	3,201,220 05*
"	1899-1900	"	1900..	725,720 35*
"	1900-01	"	1901..	2,512,328 86*
"	1901-02	"	1902..	2,093,939 00*
"	1902-03	"	1903..	1,463,222 34*
"	1903-04	"	1904..	2,046,878 45*
"	1904-05	"	1905..	1,275,629 53*
"	1905-06	"	1906..	1,637,574 37*
"	1906-07	terminé le 31 mars	1907..	1,323,367 48*
"	1907-08	"	1908..	2,037,629 30*
				$34,590,851 84

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles suivantes:

Chemin de fer Canada-Central, payées entre 1878 et 1883..................................	$ 1,525,250 00
Chemin de fer du Pacifique Canadien—prolongement—de la jonction de Saint-Martin à Québec, payée en 1885..................................	1,500,000 00
Total des subventions payées à même le "Fonds consolidé", jusqu'au 30 juin 1908..............	$37,616,131 84
La subvention à la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique Canadien a été payée à même le "Capital", et s'élève à..................	25,000,000 00
Total payé en subventions..............	$62,616,131 84

La somme qui précède ne comprend pas la somme de $2,394,000, due à la province de Québec, pour le chemin de fer entre Ottawa et Québec, somme qui a maintenant été transférée à la dette publique, et sur laquelle l'Etat paie 5 pour 100 d'intérêt, soit $119,700 par année, aux termes de la loi de 1884, ch. 8, jusqu'en 1905, et 4½ pour 100, soit $107,730 par année, depuis et y compris cette année-là.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SUD D'ALBERTA.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL D'ALGOMA À LA BAIE D'HUDSON.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

*Dans ces chiffres la subvention de $186,000 par année payable à la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, pendant 20 ans à compter du 1er juillet 1899, se trouve comprise. Le ministère des Finances opère ce paiement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE ET LAC SUPÉRIEUR.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

L'historique complet de cette subvention se trouve dans le rapport annuel de 1889-90. La compagnie reçoit une subvention annuelle de $186,600, pendant 20 ans. Le premier versement a été fait en 1889-90. Le total versé jusqu'au 31 mars 1908 se chiffre par $3,545,400. Le ministère des Finances fait directement ces paiements.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE, QUÉBEC ET OCCIDENTAL.

(*Voir* nos 595, 647.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de Québec, de 1901, ch. 63, et autorisée à construire un chemin de fer à partir du Bassin-de-Gaspé et allant jusqu'à un certain endroit au nord de Causapscal, mais non au delà de Sayabec, dans le comté de Matane. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

L'acte fédéral, chapitre 81 (1903), déclara la compagnie être d'intérêt général pour le Canada, et l'autorisa en sus des pouvoirs à elle conférés par la loi constitutive, de construire un chemin de fer depuis un endroit situé au nord du Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un endroit situé à ou près Edmundston, Nouveau-Brunswick.

L'acte fédéral des subventions, de 1903, ch. 57, item 71, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer d'au plus 260 milles allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial et de là jusqu'à Edmunston; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé.

La compagnie ayant demandé la subvention accordée pour la ligne de Paspébiac à Gaspé, signa un contrat en conséquence le 20 février 1908.

Dans le cours du derniner exercice, la compagnie a reçu $64,000, total payé à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(*Voir* aussi Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et Lac Supérieur.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DE-QUINTÉ.

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(Mis en service par le chemin de fer New-York Central.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

LA BEERSVILLE COAL AND RAILWAY COMPANY.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE BELLEVILLE ET NORTH-HASTINGS.

(Faisant aujourd'hui partie du réseau du Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE HOUILLÈRE DE BOSTON ET DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

LA BRACEBRIDGE AND TRADING LAKE RAILWAY COMPANY.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BROCKVILLE, WEST-PORT ET SAUT-SAINTE-MARIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BRANTFORD, WATERLOO ET LAC ÉRIÉ.

(Faisant aujourd'hui partie du chemin de fer Toronto, Hamilton and Buffalo.)

(*Voiir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BRUCE-MINES ET ALGOMA.

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CALGARY ET EDMONTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1890.)

(Loué au chemin de fer Canadien du Pacifique.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADA-ATLANTIQUE.

(Maintenant partie du réseau du Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89, et aussi sous le titre de Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADA-EST (AUTREFOIS LA COMPAGNIE DU NORD ET OUEST DU NOUVEAU-BRUNSWICK, FAISANT AUJOURD'HUI PARTIE DU RÉSEAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.)

(*Voir* Rapports annuels de 1894-95 et 1899-1900.)

CANADIAN BRIDGE COMPANY.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, Québec.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN".

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN ONTARIO.

(Ci-devant appelée la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-James, nom changé pour celui ci-dessus par arrêté du Conseil du 25 juin 1906, sous le régime de l'article 2 du chapitre 110 de 1905. Pouvoirs relatifs à la construction prolongés par le chapitre 72 des lois de 1907.)

(*Voir* nos 583 et 567.)

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, item 39, accorda à la compagnie du chemin de fer de la Baie-de-James une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 265 milles, allant de Toronto, par voie du côté est du lac Simcoe jusqu'à un point situé à ou près Sudbury ou au delà par voie de Parry-Sound, au lieu des deux subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, pour 35 milles, et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la Baie-de-James.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 8 septembre 1904.

Une convention supplémentaire fut faite avec la compagnie le 27 mars 1906, sous l'autorité de la loi rétroactive de 1904, chapitre 33, et de l'arrêté du Conseil du 16 février 1906, fixant le maximum et le minimum des sommes à payer.

Des ouvrages ont été faits sous l'autorité de ce contrat durant les neuf mois écoulés entre le 30 juin 1906 et le 31 mars 1907, jusqu'à concurrence de 79 pour 100 de l'estimation totale, et il lui a été payé $420,608, ce qui portait à $1,071,872 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1907.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 13, renouvela la même subvention en faveur de la Canadian Northern Railway Company

Ce chemin de fer est maintenant terminé et, dans le cours du dernier exercice, le solde de la subvention, s'élevant à $244,224, a été versé, ce qui portait à $1,316,096 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1908.

LA CANADIAN NORTHERN QUEBEC RAILWAY COMPANY.

(*Voir* nos 674 et 675.)

Cette compagnie a été formée par fusion du chemin de fer le Grand-Nord du Canada, de la compagnie du chemin de fer Châteauguay et Nord, et de la compagnie dite The Quebec, New Brunswick and Nova Scotia Railway Company, sous le nom ci-dessus; la sanction de cette fusion a été recommandée par la Commission des chemins de fer pour le Canada, sous l'empire de l'article 281 de la Loi des chemins de fer, 1903, et sanctionnée en conséquence par l'arrêté du Conseil du 19 juillet 1906.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 36, accorda des subventions au chemin de fer le Grand-Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, pour 30 milles au plus; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Mont-

fort et la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, pour 22 milles au plus, au lieu des subventions autorisées pour la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et Gatineau, par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 6 et 41.

Cette compagnie ayant demandé la subvention pour la construction d'une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort et la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, 22 milles, signa un contrat pour ces ouvrages, le 10 avril 1907.

Dans le cours du dernier exercice, il a été payé $41,830 à la compagnie, total des paiements effectués pour ces ouvrages à la date du 31 mars 1908.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 37, accorda une subvention au chemin de fer le Grand-Nord du Canada pour une voie ferrée depuis un point à ou près de la Jonction Garneau, jusqu'au pont de Québec, ou dans la direction de ce pont, pour 70 milles au plus, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, item 74.

Cette compagnie ayant demandé la dite subvention, signa un contrat pour ces ouvrages, le 8 avril 1907.

Dans le cours du dernier exercice, les paiements effectués se sont chiffrés par $215,040, le total, y compris la double subvention, payé pour ces ouvrages à la date du 31 mars 1908.

Il est à remarquer que le chemin de fer le Grand-Nord du Canada avait antérieurement été subventionné, sous l'empire de diverses lois, pour des lignes de chemin de fer et des ponts. L'ensemble des paiements pour ces ouvrages, à la date du 30 juin 1903, se chiffrant par $557,783.31.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(Chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(Embranchement de Waskada.)

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(Embranchement des Collines du Faisan.)

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(Embranchement Dyment.)

(*Voir* le rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(*Voir* n° 593 et 698.)

La loi des subventions de 1903, 3 Edouard VII, chapitre 57, item 49, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100

pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour une ligne d'embranchement, de 3 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Pacifique Canadien est croisé par le chemin de fer Grand-Nord entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, n'excédant pas 3 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat pour ces ouvrages le 20 mars 1906.

Durant l'exercice 1906-7, la compagnie a reçu $9,600 pour ces ouvrages.

La loi des subventions de 1907, c. 40, item 4, renouvela cette subvention et augmenta la longueur à 4·2 milles au plus.

La compagnie ayant demandé la dite subvention, signa un nouveau contrat pour ces ouvrages le 22 août 1907.

Dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $3,424 sur cette subvention, ce qui portait à $13,024 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(*Voir* n° 665.)

La loi des subventions aux chemins de fer de 1906, chapitre 43, item 27, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, mais n'excédant pas $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 35 milles au plus, à partir d'un point à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic, au lieu des subventions antérieures.

La compagnie ayant demandé la dite subvention signa un contrat pour ces ouvrages le 28 septembre 1907.

Aucun paiement n'avait été effectué à la date du 31 mars 1908.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN.

(Embranchement West-Selkirk—Lac Winnipeg.)

(*Voir* le rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CAP-DE-LA-MADELEINE..

(Affermée au chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* le rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON, À RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

(*Voir* les rapports annuels de 1895-96 et de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DU CENTRE.

(*Voir* le rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO-CENTRAL.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

(*Voir* n° 547 et 685.)

L'historique de ce chemin de fer a été publié dans le rapport annuel de 1900-01, avec un relevé des subventions payées pour la ligne de chemin de fer alors achevée.

La loi des subventions de 1903, ch. 57, item 4, autorisait une subvention de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un nouveau prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un point à ou près Bancroft jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique-Canadien à ou près Whitney, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 5, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 16, respectivement.

La compagnie ayant demandé la subvention, signa un contrat en conséquence le 6 septembre 1905.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 1, renouvela la subvention ci-dessus accordée par le chapitre 57 de 1903, item 4, pour 40 milles au plus.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat pour ces ouvrages le 10 juin 1907.

Dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $76,861.36, total des paiements effectués sous l'empire de cette subvention, à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(Maintenant la New-Brunswick Coal and Railway Company.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CHÂTEAUGUAY ET NORD.

(Fusionné sous le nom de Canadian Northern Quebec Railway Company.)

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CHATHAM.

(Faisant aujourd'hui partie du chemin de fer Intercolonial.)

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA CÔTE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(Nom changé en celui de "Halifax and Yarmouth Railway Company", par le statut de la Nouvelle-Ecosse de 1899, chapitre 128.)

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER COBOURG, NORTHUMBERLAND ET PACIFIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.)

LA COLCHESTER COAL AND RAILWAY COMPANY.

(*Voir* n° 664.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par lettres patentes, datées du 26 février 1903, de la province de la Nouvelle-Ecosse.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 26, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une autre subvention de 50 pour 100 des dépenses dépassant $15,000 par mille, la totalité ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour une ligne ferrée depuis la station Debert, sur l'Intercolonial, jusqu'à la mine de houille de Debert, pour 4½ milles au plus.

Cette compagnie ayant demandé la dite subvention, signa un contrat pour ces ouvrages, le 20 mai 1907.

Dans le cours du dernier exercice, le montant entier de la subvention, sur 4 milles de chemin de fer, soit $12,800, a été payé à la compagnie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION COLOMBIE ET KOOTENAY.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD.

(*Voir* les n[os] 588 à 642.)

L'historique de ce chemin de fer a été donné dans le rapport annuel de 1905-06, avec un relevé des subventions payées pour la ligne de chemin de fer alors achevée.

La loi des subventions de 1903, chapitre 57, item 44, autorisa une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 35 milles au plus, du lac Nominingue à la Lièvre.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 4, renouvela la subvention ci-dessus.

Cette compagnie ayant demandé la dite subvention, signa un contrat pour ces ouvrages, le 27 décembre 1907.

Aucun paiement n'avait été effectué à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE CORNWALLIS.

(Faisant aujourd'hui partie du chemin de fer Dominion-Atlantic.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE CUMBERLAND.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-EASTERN.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DE CHAUX DU CANADA.

(Faisant aujourd'hui partie du chemin de fer de Hereford.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE HOUILLÈRE DOMINION.

(Maintenant le chemin de fer Sydney et Louisbourg.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(Faisant maintenant partie du chemin de fer Intercolonial.)

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE EST DU RICHELIEU.

(Faisant maintenant partie du chemin de fer Quebec, Montreal and Southern.)

(*Voir Rapport annuel de* VRRR-RT.Q

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER EDMONTON, YUKON ET PACIFIQUE.

(*Voir* n°s 455, 572 et 693.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1896, chapitre 71, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et autorisée à construire et exploiter un chemin de fer partant de quelque point de la ville d'Edmonton, et autorisée à construire et exploiter un chemin de fer partant de quelque point de la ville d'Edmonton et allant jusqu'à un point dans Edmonton-sud sur le chemin de fer de Calgary à Edmonton pour se relier à celui-ci; et aussi partant de quelque point de la dite ville d'Edmonton, en passant par le village de Saint-Albert, jusqu'à un point sur la rivière Athabaska au fort ou près du fort Assiniboine, avec embranchement jusqu'aux Plaines-Rocheuses; et aussi partant de quelque point de la ville d'Edmonton jusqu'au fort ou près du fort Saskatchewan, avec embranchement jusqu'à la rivière à l'Esturgeon. Il lui accorda d'autres pouvoirs d'une nature commerciale générale.

L'acte fédéral de 1898, chapitre 63, autorisa la compagnie à prolonger sa ligne de chemin de fer depuis Athabaska jusqu'aux eaux navigables de la rivière Pelly.

L'acte fédéral de 1889, chapitre 64, changea le nom de la compagnie pour celui mentionné ci-dessus et autorisa la compagnie de prolonger son chemin de fer jusqu'au col de la Tête-Jaune, ou au col de la rivière La-Paix, et jusqu'à un point dans la Colombie-Britannique pour relier à la ligne que la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Britannique est autorisée à construire, et aussi à construire et mettre en service un embranchement jusqu'à quelque point sur le fleuve Yukon.

L'acte fédéral des subventions de 1903, chapitre 57, item 28, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour 50 milles de chemin de fer à partir de la ville de Strathcona jusqu'à Edmonton et de là en allant vers l'ouest jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune.

La loi des subventions de 1907 chapitre 40, item 9, renouvela la subvention ci-dessus.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 18 décembre 1907.

Dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu la somme de $91,200, total payé à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ELGIN, PETITCODIAC ET HAVELOCK.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86 et 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ÉRIÉ ET HURON.

(Faisant aujourd'hui partie du chemin de fer Lake Erie and Detroit River.)

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAÏMO.

(Compris maintenant dans le réseau du chemin de mer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DE PONT FREDERICTON AND ST. MARY'S.

(Compris maintenant dans le chemin de fer Intercolonial.)

(Voir Rapport annuel de 1904-05.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC, BAIE-GEORGIENNE ET LAC ÉRIÉ.

(Compris maintenant dans le réseau du Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GREAT-EASTERN.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LE GRAND-NORD DU CANADA, AUTREFOIS LA COMPAGNIE DU GRAND-NORD.

(Fusionné avec la Canadian Northern Quebec Railway Company et portant le nom de cette dernière.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DIT "GULF SHORE" DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE JONCTION DE GUELPH.

(Affermé au chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'HALIFAX ET DU SUD-OUEST.

(*Voir* nos 567, 619 et 660.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, chapitre 1, 1902, pour la construction et la mise en service d'un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Halifax,

et allant jusqu'à Barrington-Passage, et aussi depuis un point de raccordement avec le chemin de fer Central, à ou près New-Germany, jusqu'à Caledonia-Corners.

L'acte fédéral des subventions de 1903, chapitre 57, item 23 et 75, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour des lignes de chemin de fer (*a*) à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone, 68 miles; (*b*) à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant Barrington-Passage, 77 milles, et pour un prolongement de 35 milles de la même ligne; (*c*) à partir d'un point à ou près New-Glasgow, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Caledonia, 22 milles; (*d*) à partir d'un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool, 29 milles.

La compagnie fut autorisée à signer un contrat le 9 novembre 1903.

La somme totale payée jusqu'au 30 juin 1906, s'élevait à $653,776.

L'acte des subventions aux chemins de fer, de 1906, chapitre 43, item 22, renouvela les subventions ci-dessus accordées.

La compagnie ayant demandé ces subventions, elle signa un contrat en conséquence, le 8 octobre 1906.

Dans le cours du dernier exercice, des paiements ont été effectués au montant de $316,567.73, ce qui portait à $1,238,450.93 le total des paiements à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'HALIFAX À YARMOUTH.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.)

(Nom changé par le statut de la Nouvelle-Ecosse de 1899, chapitre 128.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE HEREFORD (CI-DEVANT COMPAGNIE D'EMBRANCHEMENT DE HEREFORD.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(Compris maintenant dans le réseau du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

INTERNATIONAL RAILWAY COMPANY OF NEW BRUNSWICK.

(Ci-devant la *Ristigouche and Western Railway Company.*)

Cette compagnie a été constituée en corporation par lettres patentes, portant la date du 19 mai 1903, sous l'autorité de l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick, de cette même année, intitulé " An Act in Aid of the construction of certain Railways ", et autorisée à construire une ligne de chemin de fer commençant au terminus

de la première section de 10 milles de chemin de fer s'étendant de Compbellton, N.-B., vers l'ouest, et construite par la *Ristigouche and Western Railway Company,* jusqu'à la rivière Saint-Jean, à un endroit situé entre Grand-Falls et Edmundston, avec pouvoir d'acquérir les dits 10 milles déjà construits, et d'émettre des débentures sur la dite ligne de chemin de fer y compris la première section de 10 milles, lorsqu'elle aura été acquise, jusqu'à concurrence de $5,000 par mille; le capital social devant être de $600,-000, et pouvant être porté à $1,500,000.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 14, accorda à la dite compagnie une subvention pour la construction d'une ligne de chemin de fer de 67 milles au plus, allant depuis l'extrémité ouest des dix milles de sa voie, telle que déjà construite à partir de Campbellton, vers un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmunston, au lieu des subventions déjà accordées.

A la date du 13 mai 1905, la compagnie signa un contrat en conséquence.

Dans le cours de l'exercice 1906-07, la compagnie a reçu $51,200.

Aucun autre paiement n'avait été effectué à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE D'INVERNESS.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond dont le nom a été changé par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 2 Edouard VI, ch. 162, de 1902.)

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE DE JAMES.

(Nom changé en celui de Canadian Northern Ontario Railway Company, par arrêté du Conseil du 25 juin 1906, sous l'autorité de l'article 2 du chapitre 110 des lois de 1905.)

(*Voir* la Compagnie de la Baie de James, dans le rapport annuel de 1906-07, et la Canadian Northern Ontario Railway Company, dans le présent rapport.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JOGGINS.

(Aujourd'hui la *Canada Coal and Railway Company.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KETTLE VALLEY RAILWAY.

(*Voir* n° 611, 677.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1901, chapitre 68, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer partant de quelque point de la frontière internationale à ou près Cascade-City dans le district de Yale, dans la province de la Colombie-Britannique, et allant de là dans une direction ouest en suivant le cours de la rivière Kettle, jusqu'à un point sur la dite frontière internationale à ou près Cascade-City, dans le dit district, avec un embranchement partant de ou près

Grand-Forks et allant jusqu'à cinquante milles en remontant le bras nord de la rivière Kettle, en suivant la vallée de cette même rivière, et aussi avec un embranchement partant de ou près Grand-Forks, et allant dans une direction sud-ouest en passant par Greenwood, jusqu'à la frontière internationale à ou près Midway. De plus, la compagnie a été autorisée à opérer des raccordements à la frontière internationale, au dit endroit, avec un chemin projeté jusqu'à Republic, dans l'Etat de Washington, et généralement avec le réseau des chemins de fer des Etats-Unis.

L'acte de 1904, chapitre 89, autorisa la compagnie à construire de nouvelles lignes. (*a*) Allant d'un point situé à cinquante milles en amont du bras nord de la rivière Kettle, de là par voie de la vallée du Feu (Fire) jusqu'à Vernon, de là vers l'ouest jusqu'à un point de raccordement avec la ligne ferrée de la compagnie dite *The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company,* à ou près Quilchena. (*b*) D'un point de la ligne à construire située à ou près le confluent des branches est et ouest du bras nord de la rivière Kettle, jusqu'à Franklin-Camp, et de là jusqu'à Killarney, par la route la plus praticable.

L'acte fédéral des subventions de 1903, chapitre 57, item 67, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, allant de Grand-Forks jusqu'au point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Kettle.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat pour ces ouvrages le 28 juillet 1905.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 31 mars 1907.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 39, renouvela la subvention ci-dessus.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat en conséquence, le 6 juin 1907.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu $97,771.52, total payé à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KINGSTON, NAPANEE ET OCCIDENTAL.

(Fusionnée avec la Bay of Quinté Railway Company.)

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KINGSTON ET PEMBROKE.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER KLONDIKE MINES.

(*Voir* nos 615, 684 et 706.)

Cette compagnie fut constituée en corporation par l'acte fédéral de 1889, chap. 72, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis Klondike, le long de la rivière Klondike jusqu'à Bonanza-Creek et de là le long de la rivière Yukon jusqu'à Dawson-City, avec pouvoir de construire certaines lignes d'embranchement. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, art. 2, item 71, accorda une subvention de $3,200 par mille et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, limitée en totalité à $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 84 milles au plus, de Dawson-City à la rivière Stewart.

La compagnie ayant demandé cette subvention fut autorisée à signer un contrat pour ces ouvrages, le 1er février 1905.

Durant le cours de l'exercice 1906-07, la compagnie a reçu $96,000.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 22, renouvela cette subvention modifiée en la forme suivante:

a) Pour une ligne ferrée à partir de Dawson jusqu'à un point à ou près Sulphur-Spring, 31 milles au plus;

b) Pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près Sulphur-Spring jusqu'à un point à ou près la ligne de faîte entre les creeks Dominion et Flat, 45 milles au plus;

c) Pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près la ligne de faîte jusqu'à ou vers la rivière Stewart 8 milles au plus.

La compagnie ayant demandé ces subventions, signa, en conséquence, trois contrats distincts, le 19 mai 1907. La première section, (*a*) 31 milles, est achevée et en service; le délai pour la construction des deux sections en dernier lieu mentionnées, (*b*) et (*c*), étant prolongé jusqu'au 1er décembre 1909.

Dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $101,184, ce qui portait à $197,184 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KOOTENAY À ARROWHEAD.

(Affermée à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER KOOTENAY-CENTRAL.

(*Voir* n° 610 et 669.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1901, chapitre 71, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer (*a*) de Fort-Steele à Elko, ou quelque autre point propice sur le chemin de fer du Nid-de-Corbeau, entre Elko et Wardner, et de là, sur le côté est ou sur le côté ouest de la rivière Wigwam, ou par la route la plus favorable, à la frontière internationale; (*b*) de Fort-Steele à Windermere, soit sur le côté est, soit sur le côté ouest de la rivière Kootenay, et de là jusqu'à la ville de Golden, sur la ligne mère du chemin de fer Pacifique Canadien; et elle pourra construire et exploiter des tramways en correspondance avec ces lignes, ne dépassant en aucun cas dix milles de longueur, selon que l'autorisera au besoin le gouverneur en conseil.

D'autres pouvoirs d'une nature commerciale, en général, lui sont accordés, y compris l'acquisition et l'exploitation d'usines de fonte.

L'acte fédéral des subventions de 1903, ch. 57, article 2, item 66, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer d'au plus 186 milles allant de Golden jusqu'à la frontière internationale,

en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, à un point situé à ou près Elko.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat en conséquence, le 23 juin 1906.

La loi des subventions 1906, chapitre 43, item 31, renouvela la subvention ci-dessus.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa, en conséquence, un contrat portant la date du 4 avril 1907.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LAKE ERIE AND DETROIT RIVER.

Ci-devant " Compagnie du chemin de fer Lac Erié, Essex et Détroit ", nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1901).

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LEAMINTON ET SAINTE-CLAIRE.

(Fusionné avec le Canada Southern Railway.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(Faisant maintenant partie du réseau de chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES LAURENTIDES.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LINDSAY, BOBCAYGEON ET PONTYPOOL.

(Affermée à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

LA MABOU AND GULF RAILWAY COMPANY, LIMITED.

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE-MAGNETAWAN.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MANITOULIN ET DE LA RIVE-NORD.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

LA MARGAREE COAL AND RAILWAY COMPANY, À RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

Cette compagnie a été autorisée à construire un chemin de fer par le chapitre 143 des lois de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1903-04, et ses modifications adoptées durant la session de 1897 de la dite législature.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 21, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 34 milles, allant depuis Sainte-Rose, ou depuis les mines de houille de Chimney-Corner, par la voie du côté est du lac Ainslie, et de là jusqu'à ou vers Orangedale sur le chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 4 milles, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, ou la baie ou rivière des Habitants.

La compagnie ayant demandé la dite subvention, elle signa un contrat pour ces ouvrages, le 14 juin 1907.

Aucun paiement n'avait été effectué à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA MASSAWIPI.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

MIDDLETON AND VICTORIA BEACH RAILWAY COMPANY.

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MIDLAND (À RESPONSABILITÉ LIMITÉE.)

(Faisant à présent partie du réseau du Dominion Atlantic Railway.)

(*Voir* Rapport annuel de 1903-04.)

(*Voir* n° 472.)

Durant l'exercice 1906-1907, il a été payé à la compagnie, en sus des paiements déjà effectués, comme il est dit au rapport du ministère pour 1903-04, la somme de $4,967.70, laquelle somme avait été retenue en attendant la décision de l'auditeur général, ce qui portait à $372,135.70 le total des sommes payées jusqu'au 31 mars 1907.

La loi des subventions de 1899, chapitre 7, accorda à cette compagnie une subvention pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Shubénacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont ne dépassant pas $33,750.

Ce pont a été achevé et inspecté le 1er juillet 1902, c'est-à-dire dans le délai accordé par la loi de subvention. La compagnie, à cette époque, n'a pas signé de contrat, à cause d'un certain différend au sujet de la subvention. La compagnie a cependant signé un contrat pour ces ouvrages, le 5 juillet 1907, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 mai 1907.

Dans le cas du dernier exercice, le plein montant de la subvention gagnée, savoir $31,892.40 a été payé, ce qui portait à $404,028.10 le total des paiements faits à la compagnie à la date du 31 mars 1908.

MIDWAY AND VERNON RAILWAY COMPANY.

(*Voir* n° 613.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la Colombie-Britannique, de 1901 chapitre 81, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près la ville de Midway jusqu'à un endroit situé à ou près l'embouchure de Rock-Creek; de là dans une direction nord-est, jusqu'au bras ouest de la rivière Kettle; de là en suivant le bras ouest de la dite rivière, par la voie la plus praticable, en passant par Okanagan Mission Valley, jusqu'à Vernon.

Par l'acte fédéral de 1903, chapitre 154, les travaux de chemin de fer que la compagnie est, par son dit acte constitutif, autorisée à exécuter et exploiter, sont déclarés être à l'avantage du Canada en général.

L'acte fédéral des subventions de 1903, chapitre 57, item 69, accorda une subvention de $3,200 par mille et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une voie ferrée de 150 milles au plus, allant de Midway à Vernon.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 28 juillet 1905.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 31 mars 1908.

LA MINUDIE COAL COMPANY, À RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

(*Voir* nos 161, 334 et 565.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par la loi de la Nouvelle-Ecosse, de 1902, chapitre 140, avec pouvoir, entre autres choses, de construire un chemin de fer ou un tramway pour le service de ses usines, subordonnément aux dispositions de la loi dite "The Nova Scotia Railway Act" s'y rapportant.

La loi des subventions de 1903 chapitre 57, item 21, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en tout $6,400 par mille, pour une voie ferrée, de 6 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert jusqu'au village de Minudie, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, item 20.

Cette compagnie ayant demandé la dite subvention, signa un contrat en conséquence, le 28 octobre 1904.

Ce chemin de fer est achevé, et le plein montant de la subvention, $18,544 sur 5·79 milles, a été payée dans le cours de l'exercice 1907-08.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE MONTFORT.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE MONTFORT ET DE LA GATINEAU.

(Faisant maintenant partie du chemin de fer le Grand-Nord du Canada.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(Faisant maintenant partie du réseau du Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET LAC MASKINONGÉ.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET SOREL.

(Partie de la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET OCCIDENTAL.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET OTTAWA.

(Faisant maintenant partie du réseau du Grand-Tronc.)

(*Ci-devant* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VAUDREUIL ET PRESCOTT. *Nom changé par 53 Vic., chap. 58.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL À LA LIGNE PROVINCIALE.

(Exploitée par le *Vermont Central Railway.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NAKUSP ET SLOCAN.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Kingston, Margaree et Occidental, *par la loi 53 Vic., ch. 62.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JONCTION NAPIERVILLE.

(*Voir* n° 654.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de Québec, 51-52 Victoria (1888), chapitre 99, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé dans la paroisse de Saint-Rémi, et allant jusqu'à Saint-Cyprien, comté de Napierville, en traversant les comtés de Napierville et de Laprairie, avec pouvoir de prolonger la dite ligne à travers le comté de Saint-Jean.

L'acte constitutif fut subséquemment amendé par le chapitre 68 des statuts de 1900 (Québec), et le chapitre 73 des statuts de 1904 (Québec). Par ses actes constitutifs et les actes qui les amendent, la compagnie fut autorisée à exercer tous les droits et privilèges nécessaires à la construction et la mise en service d'un chemin de fer allant d'un endroit situé dans la paroisse de Saint-Constant, comté de Laprairie, jusqu'à un endroit situé dans la paroisse de Saint-Bernard-de-Lacolle, comté de Saint-Jean, ou bien jusqu'à ou près Rouse's-Point.

La loi des subventions aux chemins de fer, de 1906, chapitre 43, item 16, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis Saint-Constant, dans le comté de Laprairie et Napierville, à travers Saint-Edouard Saint-Cyprien et Lacolle, jusqu'à un point à ou près la frontière internationale, sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), au lieu des subventions pour 19 et 12 milles autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 10 et chapitre 4 de 1894, respectivement, pour 28 milles au plus.

La compagnie ayant demandé cette subvention a signé un contrat, le 10 octobre 1906.

Ce chemin de fer est achevé, et le plein montant de la subvention, y compris la double subvention, sur 27·10 milles, et s'élevant à $173,440, fut payé dans le cours de l'exercice 1907-08.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(Ci-devant la Central Railway Company of New Brunswick.)

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

LA NICOLA, KAMLOOPS AND SIMILKAMEEN COAL AND RAILWAY COMPANY.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* nos 570, 692.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la Colombie-Britannique de 1891, ch. 47, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à voie simple ou double depuis l'extrémité orientale du lac Nicola; de là jusqu'à la ville de Princeton, et de là le long de la rivière Similkameen dans une direction méridionale jusqu'au lac Osoyoos; aussi depuis le terminus à Nicola en allant dans une direction septentrionale jusqu'à la ville de Kamloops. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

La loi des subventions de 1903, chapitre 57, item 26, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur le coût moyen de la longueur subventionnée qu'excédera $15,000 par mille, mais ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 45 milles au plus, partant d'un point à ou près Spencer's-Bridge sur le chemin de fer Pacifique Canadien,

et allant au lac Nicola, étant un renouvellement des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892, et le chapitre 4 de 1894.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat pour ces ouvrages le 27 avril 1905.

La somme de $110,592 a été payée durant l'exercice 1905-06.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 8, renouvela la subvention ci-dessus.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa, en conséquence, un contrat pour ces ouvrages, le 24 juin 1907.

Dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $190,208, ce qui portait à $300,000 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "NORTHERN AND PACIFIC JUNCTION".

(Faisant aujourd'hui partie du réseau du Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "NORTHERN AND WESTERN".

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

(Aussi sous l'en-tête "Chemin de fer du Canada-Est", dans le Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CENTRAL" DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

NOVA SCOTIA EASTERN RAILWAY COMPANY, LIMITED.

(*Voir* Rapport annuel de 1906-07.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "SOUTHERN" DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO ET PACIFIQUE.

(Nom changé en celui de COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET NEW-YORK *par l'acte 60-61 Vic., ch. 57, 1897.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO ET QUÉBEC.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario et rapport annuel de 1891-1892.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ONTARIO, BELMONT ET NORD.

(Exploité par la "Central Ontario Railway Company".)

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO ET RIVIÈRE-LA-PLUIE.

(Fusionné avec la COMPAGNIE CANADIAN-NORTHERN, *dont elle a pris le nom en vertu de 62-63 Vic., ch. 80.)*

(Voir Compagnie de chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, dans le rapport annuel de 1902-1903, et sous le nom de chemin de fer Canadian-Northern, dans le présent rapport.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE-ORFORD.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

(*Voir* n°s 594, 699.)

L'historique de ce chemin de fer se trouve dans le rapport annuel de 1894-95, ainsi qu'un relevé des subventions payées pour la ligne de chemin de fer alors déterminée.

La loi des subventions de 1903, ch. 57, item 50, accorde une subvention de $3,200 par mille, et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur le coût moyen en sus de $15,000 par mille, mais dont la totalité n'excédera pas $6,400 par mille pour une ligne de chemin de fer de 5 milles, allant d'un point sur sa ligne-mère situé entre Lawrenceville et Eastman, jusqu'au lac Bonella; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles; et de Eastman à la ligne de séparation entre le township de Bolton, partie est et le township de Potton, 12 milles—n'excédant pas en totalité 27 milles.

La compagnie ayant demandé ces subventions signa des contrats en conséquence le 9 mars et les 12 et 23 juin 1905, pour la constructions des sections ci-dessus mentionnées.

Dans le cours de l'exercice 1905-06, la compagnie a reçu $45,764.50, ce qui portait à $168,814.50, y compris les subventions antérieures, le total des paiements faits à la date du 31 mars 1907.

La loi des subventions de 1907, chapitre 40, item 15, accorda à cette compagnie des subventions pour les lignes de chemin de fer suivantes:

Depuis la ligne de Bolton jusqu'à Mansonville, 7·54 milles; depuis Mansonville jusqu'à la frontière internationale, 3·12 milles; depuis Windsor-Mills jusqu'à Brompton-Falls, 8 milles; depuis Melbourne-Road-Crossing jusqu'au village de Melbourne, 3·50 milles; et à partir d'un point sur sa ligne-mère jusqu'à l'extrémité sud du lac Bonella, 5 milles, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, item 50, pour 27 miles au plus.

La compagnie ayant demandé la subvention accordée pour la ligne de chemin de fer depuis la ligne Bolton jusqu'à Mansonville, elle signa un contrat en conséquence le 1er février 1908.

Dans le cours de l'exercice dernier, la compagnie a reçu $24,128 sur cette subvention, ce qui portait à $192,942.50 le total des paiements effectués au 31 mars 1908.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION D'OSHAWA.

(Nom changé en celui de Compagnie du chemin de fer d'Oshawa, *par 54-55 Vic., ch. 91.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA, ARNPRIOR ET PARRY-SOUND.

(Maintenant la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADA-ATLANTIQUE, par fusion, en vertu *de l'acte 62-63 Vic., ch. 81, 1899.)*

(Faisant maintenant partie du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer.)

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.

(Nom changé en celui de COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET GATINEAU, *par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.)*

(*Ce dernier nom plus tard changé en celui de* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET NEW-YORK.

(Achetée par le *New York Central Railroad Company.*)

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.

NORTHERN AND WESTERN, *par l'acte 1 Edouard VII, ch. 80, 1901.*

(*Voir* Rapport annuel de 1903-04.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "OTTAWA NORTHERN AND WESTERN".

(Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau et Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.)

(*Voir* n°s 557 et 678.)

L'historique de ce chemin de fer se trouve dans le rapport annuel de 1903-04, ainsi que le relevé des sommes payées pour les lignes de chemins de fer achevées, savoir, $410,688.

La compagnie ayant demandé les subventions accordées en 1899 et 1906, signa des contrats, les 12 et 13 juin 1907, pour sa ligne de chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont interprovincial dans la cité de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la cité et se terminant à un point sur la ligne-mère du chemin de fer Pacifique Canadien, à l'extrémité est de la cour de sa station de Hull), neuf milles au plus, et pour une ligne de chemin de fer jusqu'à la limite de la cité de Hull à partir d'un point sur le chemin de fer Ottawa et Gatineau, aujourd'hui le Ottawa, Northern and Western Railway, pour un quart de mille au plus. Ces sections de chemin de fer ayant été achevées, le solde des subventions, s'élevant à $4,243.20, a été payé dans le cours du dernier exercice, ce qui portait à $414.931,20, y compris les subventions antérieures, le total des paiements faits à la compagnie, à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE PARRY-SOUND.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

CHEMIN DE FER DE PEMBROKE-SOUTHERN.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE CARRIÈRES DE PHILIPSBURG-JUNCTION.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

(*Maintenant la* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE CARRIÈRES DE PHILIPSBURG.)

(Nom changé par l'acte 58 Vic., ch. 65 1895, Québec.)

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PORT-ARTHUR, DULUTH ET OCCIDENTAL.

(Ci-devant la COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE LA BAIE DU TONNERRE.)

(*Voir* le rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE PONTIAC ET RENFREW.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JONCTION DE PONTIAC DU PACIFIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QU'APPELLE, LAC-LONG ET SASKATCHEWAN.

(Exploité par la Canadian Northern Railway Company.)

(*Voir* Rapport annuel de 1890.)

COMPAGNIE DU PONT DE QUÉBEC.

(*Maintenant* THE QUEBEC BRIDGE AND RAILWAY COMPANY. *Nom changé par la loi 3 Edouard VII, ch. 177, 1903.)*

(*Voir* n° 467, et les lois, chapitres 54 et 177 de 1903, et 35 de 1907.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral 50-51 Vic., ch. 90 (1887), lui accordant les pouvoirs de construire un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, destiné aussi aux voitures et aux piétons, l'autorisant également à construire et à exploiter des lignes de chemin de fer pour faire raccordement avec les lignes actuelles ou futures de chaque côté du fleuve.

Par la loi 60-61 Vic., ch. 69 (1897) les pouvoirs de la compagnie furent revisés et le délai pour la construction prolongé au 29 juin 1902.

Par la loi 63-64 Vic., ch. 115 (1900), le délai pour la construction fut prolongé au 14 juillet 1905, et la compagnie fut autorisée à installer des fils électriques sur le pont, et les lignes de chemin de fer qui s'y raccordent et à donner passage aux voitures électriques ou tramways.

Par la loi des subventions, 62-63 Vic., ch. 7 (1889), une subvention de $1,000,000 fut accordée pour la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près du bassin de la Chaudière, et par la loi de 1900, ch. 8, article 10, cette subvention fut appliquée dans la proportion d'un tiers pour la substructure et les approches, et de deux tiers pour la superstructure.

Le 12 novembre 1900, un contrat fut signé par la compagnie pour l'exécution de ces ouvrages.

L'emplacement et les plans du pont furent approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé et par le décret du 16 mai 1898.

Le pont, construit d'après le modèle *cantilever,* comprend deux arches latérales de 220 pieds chacune, deux arches à eau libre de 500 pieds, et une arche centrale de 1,800 pieds d'un centre à l'autre des piles. Le tablier du pont sera à 150 pieds au-dessus de l'eau. Lorsqu'il sera terminé, le pont fournira une double voie de chemins de fer, deux voies pour les tramways et deux voies ordinaires pour les voitures et les piétons.

A la date du 30 juin 1903, la compagnie avait reçu $374,353.33 sur ses subventions.

Par la loi spéciale 3 Edouard VII chapitre 177 sanctionnée le 10 juillet 1903, le nom de la compagnie ci-dessus mentionnée a été changé en celui de "The Quebec Bridge and Railway Company", et elle fut autorisée à construire des voies ferrées depuis l'extrémité nord du pont de la compagnie jusqu'à la ville de Québec, et aussi depuis l'extrémité sud du dit pont jusqu'à un endroit situé à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc croise l'Intercolonial à la courbe de la Chaudière, ou à quelque autre endroit sur ces lignes près de la section nommée, pour se raccorder à la ligne du chemin de fer Pacifique Canadien. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés. Les délais accordés à la compagnie pour la construction de tous les ouvrages autorisés furent prolongés jusqu'au 10 juillet 1910.

Il y eut des pourparlers en vue de faire un arrangement avec le gouvernement pour lui faire garantir les obligations de la compagnie et lui céder, à son choix, le pont, les voies ferrées et les biens de la compagnie.

Aux termes d'un décret de l'exécutif, en date du 19 octobre 1903, et à cette même date, la compagnie signa en conséquence un traité avec le gouvernement, subordonné à la ratification du parlement; et par l'acte public de la même année, 1903, chapitre 54, ce traité, joint comme annexe au dit acte, a été ainsi ratifié et confirmé, sauf la disposition que le gouvernement devra obtenir le consentement du parlement avant l'exercice du droit de s'emparer des biens de la compagnie. Il a été de plus stipulé que le gouverneur en conseil aura le droit de nommer trois de ses directeurs.

Aux termes de ce traité la compagnie abandonne et cède tout titre qu'elle peut avoir contre le gouvernement à quelque solde non encore payé de la subvention de $1,000,000 qu'il lui a accordée, et le gouvernement s'engage à payer le capital et les intérêts des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, ces obligations devant être payables à cinquante ans de leur date et porter intérêt au taux de trois pour 100 par année, payable semi-annuellement, et constituer une première charge garantie par une hypothèque sur les entreprises, taxes et biens de toute espèce, l'hypothèque garantissant ces valeurs devant être faite en faveur de fidéicommissaires approuvés par le Gouverneur en conseil, et sauf la même approbation le gouvernement aura le droit de s'emparer de l'entreprise et des biens de la compagnie en tout temps après un mois d'avis, en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, jusqu'à concurrence de $265,585.70, au plus, avec intérêt simple sur cette somme à 5 pour 100, et en sus une prime de 10 pour 100 sur la valeur nominale des actions entièrement acquittées, et en se chargeant des obligations de la compagnie approuvées par le gouvernement pour la construction, le service et l'entretien aux termes des dites

obligations et de l'hypothèque qui les garantit. La date d'achèvement des travaux est fixée au 1er décembre 1906.

En conformité de cette autorisation, il a été exécuté, le 1er février 1904, entre la "Quebec Bridge and Railway Company", la "Royal Trust Company" (Montréal) et Sa Majesté, un acte d'hypothèque en fidéicommis, transportant à la dite "Trust Company" en sa qualité de fidéicommissaire tous les biens et privilèges de la compagnie du pont et pourvoyant à l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de $6,678,200.

En conformité des dispositions du dit contrat, les plans, profils et devis des ouvrages du chemin de fer projeté de la compagnie ont été approuvés comme il suit:

Par un décret du conseil du 27 janvier 1904, pour une ligne à partir de l'extrémité nord du pont jusqu'au marché Champlain dans la cité de Québec, 6·44 milles, et par un décret du conseil du 2 février 1904, depuis l'extrémité sud du pont jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Intercolonial, 12,600 pieds.

Aux termes des contrats susdits de la compagnie relativement à la garantie des obligations, le chiffre de l'émission des obligations devait être fixé d'après le certificat de l'ingénieur en chef quant à la valeur de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés de temps à autre, sur les ouvrages de la compagnie.

De nouveaux traités furent faits, le 9 février et le 3 mars 1906, au sujet d'avances faites par la Banque de Montréal.

Dans le cours du dernier exercice l'ingénieur en chef donna des certificats établissant la valeur de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés, au chiffre de $5,016,453.66.

Telle était la position, le 31 mars 1907.

Le 29 août 1907, la travée sud du pont s'effondra. Aucun paiement n'a été fait entre le 31 mars 1907 et la date de l'effondrement du pont.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(*Voir* n° 651.)

L'historique de ce chemin de fer a été donné dans le rapport annuel de 1895-96, ainsi qu'un relevé des subventions payées pour les lignes alors achevées de chemin de fer.

La loi des subventions aux chemins de fer de 1906, chapitre 43, item 13, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une autre additionnelle de 50 pour 100 de la moyenne des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour le prolongement de la voie ferrée de la compagnie entre Saint-François et Saint-George, n'excédant pas 9 milles; et pour une ligne ferrée allant de Scott-Junction au pont de Québec, pour 23 milles au plus, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, item 46.

La compagnie ayant demandée la subvention accordée pour la ligne de Saint-François à Saint-George, 9 milles, signa un contrat en conséquence, le 28 janvier 1907.

Ce chemin de fer est achevé, et, dans le cours du dernier exercice, la compagnie a reçu la subvention entière de $55,638.69.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(*Voir* nos 601 et 659.)

L'historique de ce chemin de fer a été donné dans le rapport annuel de 1895-96, avec un état des subventions payées pour les lignes de chemin de fer alors achevées.

La loi des subventions, de 1903, chapitre 57, item 57, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur la moyenne du coût en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer allant de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à un endroit situé sur le chemin de fer du lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, de 35 milles au plus.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat en conséquence, le 12 octobre 1904.

Durant l'exercice 1906-07, la compagnie a reçu sur le contrat ci-dessus la somme de $64,512, portant à $150,528 le total payé jusqu'au 31 mars 1907.

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 29, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une autre additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, la totalité ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer, de un mille au plus, allant de Roberval au quai du gouvernement au lac Saint-Jean au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence. le 24 novembre 1906.

Ce prolongement du chemin de fer est terminé, et, dans le cours de l'exercice 1906-07, la subvention de $3,200 a été payée

La loi des subventions de 1906, chapitre 43, item 21, renouvela la subvention accordée par le chapitre 27 de 1907, item 57, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, et allant jusqu'à La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, pour 35 milles au plus.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa, en conséquence, un nouveau contrat, le 10 janvier 1908.

Cette ligne de chemin de fer est achevée et, dans le cours du dernier exercice, le solde de la subvention, $73,472, a été payé, ce qui porte à $224,000 le total des paiements effectués à la date du 31 mars 1908.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTMORENCY ET CHARLEVOIX.

(Maintenant la *Quebec Railway, Light and Power Company.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

LA QUEBEC, NEW BRUNSWICK AND NOVA SCOTIA RAILWAY COMPANY.

(Fusionnée avec la Canadian Northern Quebec Railway Company, et portant son nom)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE LA VALLÉE DU DAIM.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER RISTIGOUCHE ET OCCIDENTAL.

(Maintenant *International Railway Company of New Brunswick.* *Voir* ce titre.)

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SCHOMBERG ET AURORA.

(*Voir* Rapport annuel de 1903-04.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SHUSWAP ET OKANAGAN.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NORFOLK-SUD.

(Exploité par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer.)

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-SUD (NOUVEAU-BRUNSWICK).

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-SUD, QUÉBEC.

(Maintenant la *Quebec Montreal and Southern Railway Company.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINTE-CATHERINE ET NIAGARA-CENTRAL.

(Maintenant la Niagara St. Catharines and Toronto Ry. Company, électrique.)

(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

COMPAGNIE DU TUNNEL DE SAINTE-CLAIR.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

CHEMIN DE FER DE SAINT-GABRIEL-DE-BRANDON ET DE SAINTE-ÉMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE SAINT-JEAN ET DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SAINT-STEPHEN ET MILLTOWN.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapports annuels de 1895-96 et 1900-01.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA STEWIACKE ET LANSDOWNE.

(Faisant maintenant partie du réseau du chemin de fer Dominion-Atlantic.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET ADIRONDACK.

(Exploité par le New York Central Railroad.)

(*Voir* Rapports annuels de 1893-94 et de 1900-01.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT, BASSES-LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(*Nom changé en celui de* " COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES " *par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LOUIS ET RICHIBOUCTOU.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMUNDSTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DES MILLE-ÎLES.

(*Voir* Rapport annuels de 1895-96 et de 1901-02.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE TILSONBURG, LAC-ÉRIÉ ET PACIFIQUE.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1904-05.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA TOBIQUE.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

(*Voir* Rapport annuel de 1905-06.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS-UNIS.

(Faisant maintenant partie du réseau du Delaware and Hudson Railroad.)

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien.)

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER JONCTION DE WATERLOO.

(Exploité par le chemin de fer Grand-Tronc.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

(*Nom changé en celui de* "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YARMOUTH ET ANNAPOLIS", *par l'acte 56 Vic., ch. 63.*)

(*Nom changé de nouveau en celui de* "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC" *par 57-58 Vic., ch. 69.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO-OUEST.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER WOODSTOCK ET CENTREVILLE.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YARMOUTH ET ANNAPOLIS.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YORK ET CARLETON.

(*Voir* n° 605.)

L'historique de ce chemin de fer a été donné dans le rapport annuel de 1901-02, avec un état des subventions payées pour les lignes de chemin de fer alors achevées, savoir, $18,336.

La loi des subventions, de 1903, chapitre 57, item 61, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre additionnelle de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer, de 5 milles, à partir du présent terminus du chemin de fer de cette compagnie, et allant vers l'ouest.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat en conséquence, le 20 août 1906.

Ce chemin de fer ayant été achevé, la subvention entière, sur 4·55 milles, s'élevant à $14,560, a été payée dans le cours du dernier exercice, ce qui portait à $32,896 le total des paiements faits à la compagnie.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Un certain nombre de compagnies ont reçu de l'aide au moyen de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'Intérieur. La lecture du rapport de ce ministère fait connaître leur situation.

On trouvera cependant dans le rapport annuel du ministère des Chemins de fer pour 1895-96 certains détails au sujet de ces compagnies qui ont des subventions en terres.

CANAUX.

Le total des dépenses sur les canaux du Canada pendant les douze mois terminés le 31 mars 1908, a été de $3,221,984.73; comprenant, pour les ouvrages de construction, $1,723,156.07; porté au compte du revenu, $556,902.83 pour le personnel et $433,915.64 pour les réparations; ces deux dernières sommes étant portées au compte du revenu.

Le solde des loyers dus le 1er avril 1907, était de $154,203.32. Les loyers acquis durant l'exercice ont été de $141,458.75, formant un total de $295,662.07. Sur ce montant, il a été perçu, durant l'exercice, la somme de $126,873.70. Les sommes dues pour loyer, le 31 mars 1908, se chiffraient par $166,420.61.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $144,882.13; le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, Partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1907-1908; mais l'on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre "Statistiques des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1907.

Les principaux articles compilés dans cette statistique peuvent cependant se résumer comme suit:

Le mouvement par les canaux du Canada pour la saison de 1907, s'est élevé à 20,543,639 tonnes, une augmentation de 10,020,454 tonnes, comparé à celui de la saison précédente. 279,199 passagers ont été transportés, soit une augmentation de 22,699.

Les quelques données qui suivent sur le mouvement des canaux pendant la saison de navigation de 1907 offrent un certain intérêt:

Par le canal Welland il a passé 1,614,132 tonneaux de fret, augmentation de 402,165 tonneaux, dont 947,303 se composaient de produits agricoles, augmentation de 206,815 tonneaux, et 170,097 tonneaux de produits forestiers; 267,212 tonnes de houille ont été transportées, 1,223,968 tonneaux allant à l'est et 390,164 à l'ouest, 1,604,321 tonneaux étaient du fret direct, dont 1,214,544 tonneaux ont passé vers l'est.

De cette quantité de fret direct les navires canadiens ont transporté 736,840 tonneaux, augmentation de 129,060 tonneaux, et ceux des Etats-Unis, 867,481 tonneaux, soit une augmentation de 284,479 tonneaux.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal, en destination des ports des Etats-Unis, a été 369,657 tonnes, soit une augmentation de 75,226 tonneaux sur l'année 1906.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et ceux du Saint-Laurent a été de 635,573 tonneaux, soit une augmentation de 230,638 tonneaux sur l'année précédente; sur cette quantité il n'a rien été transbordé à Ogdensburg, contre 40,641 tonneaux transbordés en 1903. 49,124 tonneaux de grain n'ont descendu que les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, ce qui fait un total de 684,697 tonneaux.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 2,100,466 tonneaux de fret (une augmentation de 463,444 tonneaux), dont 1,206,824 pour l'est sans transbordement, et 400,433 pour l'ouest sans transbordement aussi; 824,195 tonneaux étaient des produits agricoles, 741,404 tonneaux des marchandises, 359,876 du charbon, et 359,833 des produits forestiers.

En 1907, 116 cargaisons de maïs et de blé représentant 168,796 tonneaux ont été directement transportées à Montréal par les canaux de Welland et du Saint-Laurent, contre 84 cargaisons représentant 108,734 tonneaux en 1906; 115 caragisons représentant 180,206 tonneaux en 1905; 75 caragisons représentant 116,098 tonneaux en 1904, et 74 cargaisons, représentant 99,582 tonneaux, en 1903. En 1900, il y eut seulement 15 cargaisons, représentant 7,924 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité transportée s'exprime par 337,850 tonneaux, une diminution de 59,568, dont 271,257 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 625,282 tonneaux, une augmentation de 126,342 dont 482,025 tonneaux de produits forestiers et 80,736 de charbon.

Sur le canal Rideau, 82,369 tonneaux, une augmentation de 210; dont 30,018 de produits forestiers et 9,993 de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 73,167 tonneaux, une diminution de 3,160, dont 48,350 de marchandises et 36,629 de charbon.

Sur le canal Murray, 52,402 tonneaux, une augmentation de 24,675 tonneaux, dont 2,926 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent, il est passé 69,806 tonneaux, dont 63,128 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement du fret a été de 15,588,165 tonneaux, une augmentation de 9,014,126 tonneaux, transportés dans 6,349 navires, et le nombre des éclusages a été de 4,596. Il a été transporté 49,397,984 boisseaux de blé et 16,806,490 boisseaux d'autres grains; 3,109,113 barils de farine, 10,066,079 tonnes de minerai de fer, 2,533,827 tonnes de charbon, et 37,601,546 pieds de bois, mesure de planches. Tous ces item accusent une augmentation. Le trafic total servi à cet endroit par les deux canaux, américain et canadien, s'est élevé à 58,220,081 tonneaux, augmentation de 6,456,680 tonneaux—transportés dans 20,446 navires—1,715 de plus que l'année dernière. La quantité totale du blé transportée s'est chiffrée par 98,240,260 boisseaux, augmentation de 13,873,951, et 3,784,182 boisseaux d'autres grains, diminution de 16,517,517 boisseaux. La quantité totale de bois transporté a été de 638,315,546 pieds, mesure de planches—diminution de 249,203,652 pieds.*

NOTE.—Suivant la ligne de conduite adoptée depuis plusieurs années, les renseignements suivants sur le mouvement du trafic pendant la saison de navigation de 1907, par les deux canaux américain et canadien, au Saut-Sainte-Marie, sont tirés dans "Statistics Report of Lake Commerce" et compilés d'après les archives officielles sous la direction du colonel E. L. B. Davis, du lieutenant-colonel C. McD. Townsend, et du premier lieutenant Geo. Spaulding, tous du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, un rapport de haute valeur et fort intéressant qui indique l'étonnant développement de la partie nord-ouest de

Fait intéressant à noter à propos du transport du grain de l'ouest par canaux et par chemins de fer, c'est que tandis que la quantité de grain et de pois descendus à Montréal par le canal Welland et par les canaux du Saint-Laurent était de 635,573 tonneaux, représentant une augmentation de 230,638 tonnes sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal par les chemins de fer Pacifique Canadien et du Grand-Tronc était de 383,735, soit une diminution de 3,228 tonnes sur l'année précédente. Sur la route depuis Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, lac Huron, par le chemin de fer Canada-Atlantique jusqu'à Coteau-Landing, à la tête du canal de Soulanges, et de là par des barges jusqu'à Montréal, dans la saison de 1903, le total du fret transporté par cette route jusqu'à Montréal s'est chiffré par 315,779 tonnes, dont 109,937 tonnes de maïs et 175,954 tonnes de blé. Dans la saison de 1904, on a transporté 209,260 tonnes, dont 61,675 de maïs, et 137,338 de blé. En 1905, on a transporté 254,378 tonnes, dont 54,272 de maïs et 168,966 de blé. En 1906 et 1907, aucun transbordement n'a été fait, le grain ayant été transporté directement à Montréal par chemin de fer.

La quantité de grain transporté aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 239,844 tonnes, une diminution de 54,622 tonnes, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même Etat aux mêmes ports s'élevait à 3,845,845 tonnes, une diminution de 96,926 tonnes.

Du fret total transporté à l'est et à l'ouest par les canaux de l'Etat de New-York (l'Erié, le Champlain, le Black-River, le Cayuga et Seneca, et l'Oswego), et les chemins de fer rivaux (le New-York Central et l'Erié, respectivement, s'élevant en 1907 à 87,576,785 tonnes, soit une augmentation de 5,332,563 tonnes comparativement à 1906), la proportion transportée par les canaux a diminué constamment de 68·9 pour 100 en 1859 et 47·0 pour 100 en 1869, à 6·8 pour 100 en 1898, 7·2 pour 100 en 1899, 5·2 en 1900, et 5·1 en 1901, 5·5 en 1902, 5·6 en 1903, 4·6 en 1904, 4·5 en 1905, 4·5 en 1906, et 4·2 en 1907. Ces canaux ont transporté, en 1905, 3,540,907 tonnes, soit une augmentation de 314,011 tonnes.

Le grand canal Erié, entre Buffalo et Albany, a une longueur de 350½ milles, 72 écluses de 110 x 18 pieds, une profondeur de 7 pieds, et ne peut être navigable que pour des bateaux de 240 tonneaux au plus. Le canal primitif a été terminé en 1836, et a été agrandi en 1862. Le coût total de la construction a été de $51,609,200.

Au moyen des canaux canadiens agrandis et des routes fluviales intermédiaires, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent passer du lac Supérieur à la tête de la navigation océanique à Montréal; les plus petites écluses mesurent 270 pieds de long, 45 pieds de large, et peuvent loger des navires de 255 pieds de long et 44 pieds de large,* pour les besoins ordinaires du commerce.

La route directe entre Montréal et Port-Arthur, sur la rive ouest du lac Supérieur, maintenant ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau, comprend 73 milles de canaux, 48 écluses et 1.150 milles de navigation par les rivières et les lacs, soit un total de 1,223

---

ce continent dans les 52 dernières années, depuis la date, en 1855, de l'ouverture du canal, construit au prix de $10,000,000, par l'Etat du Michigan. Ce fut le premier canal à navires, mais un petit, avec écluse mesurant 38 pieds de longueur sur 8 à 9 de largeur, et 9 pieds d'ascension, avait été construit en 1897-98 par la "North-west Fur Company" sur le côté canadien de la rivière pour le service des bateaux.

En 1855, il est passé par le canal 193 navires transportant 14,503 tonnes de marchandises. Ni blé ni autre grain ne forment partie de ce fret.

milles. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,357 milles, et à Chicago de 1,286 milles. On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef, Partie II, un résumé sur cette ligne, et dans les pages immédiatement suivantes de nouveaux détails sur les différents ouvrages. A Port-Arthur et à Fort-Wililam (à environ six milles l'un de l'autre), le chemin de fer Pacifique Canadien ouvre les communications vers l'ouest et l'est, et le chemin de fer Canadian-Northern

---

Voici les principaux traits distinctifs des opérations de l'exercice 1907, sur les canaux américains et canadiens:

Tout tonnage s'exprime en tonne nette de 2,000 livres. Aucun péage n'est exigé.

La saison de navigation a duré du 22 avril au 15 décembre 1907, le canal américain étant resté ouvert du 23 avril au 11 décembre, et le canal canadien du 22 avril au 15 décembre.

La profondeur de l'eau a permis aux navires tirant 19½ pieds de passer en sûreté.

Le nombre de passages de navires a été de 20,437, nécessitant 14,020 éclusages.

Le total du fret passé per ces canaux pendant la saison s'est chiffré par 58,217,214 tonneaux nets (2,000 livres) soit une augmentation de 6,466,134 tonneaux, ou 12 pour 100, comparé au chiffre de l'an dernier. Soixante-deux milles sept cent cinquante-huit passagers ont été transportés, soit une diminution de 275. Il faut remarquer qu'à part le fret passant par les canaux, 25,000 cordes de bois à pâte de bois, et 1,160,000 pieds de billes sont descendus par les rapides.

Le mouvement sur le canal des Etats-Unis représente 95 pour 100 du total du fret, ou 55,469,464 tonneaux, et 43 pour 100 ou 26,807 du total passagers.

Sur le canal canadien, le fret transporté, 2,747,750 tonneaux, représentait 5 pour 100 du total. Le nombre total des passagers a été de 35,951, ou 57 pour 100.

La longueur moyenne des transports a été de 828.3 milles, et le total de milles-tonnes a été de 48,221,465,547.

Le nombre total des navires enregistrés se servant des canaux a été de 879, le même nombre que l'an dernier; il y a eu, en outre, 346 passages de petits navires non enregistrés transportant du fret. La valeur totale des navires enregistrés est évaluée à $110,443,500.

Le nombre total des navires en service a été de 879, dont 761 américains, évalués à $102,525,500, représentant 1,574,567 tonneaux enregistrés, et 118 canadiens, évalués à $7,918,000, représentant un tonnage de 92,224 toneaux enregistrés. Sur ce nombre, 618 étaient des navires à vapeur américains, évalués à $96,878,500, et d'un tonnage enregistré de 1,389,641 tonneaux, et 109 des navires à vapeur canadiens, évalués à $7,648,000 et d'un tonnage enregistré de 86,440 tonnes.

Le nombre total de bateaux à vapeur américains accusent une augmentation de 21 en nombre et $14,412,500 en valeur, et 169,803 en tonnage enregistré. Le nombre des bateaux à vapeur canadiens a augmenté de 8, leur valeur de $1,868,000, et leur tonnage enregistré de 20,036 tonneaux. Dans les deux cas, le nombre de voiliers a diminué, mais leur tonnage et leur vaelur ont augmenté.

Il y avait 143 voiliers américains enregistrés d'une valeur de $5,647,000 et d'un tonnage de 284,926 tonneaux; les voiliers canadiens étaient au nombre de 9, d'un tonnage enregistré de 7,784 tonneaux et d'une valeur de 270,000.

Depuis 1901, il y a eu diminution constante dans la quantité de fret transporté par les voiliers; la quantité était de 21 pour 100 du total en 1901, et seulement de 9 pour cent en 1907.

Les navires américains non enregistrés ont transporté 11,514 tonnes de fret, et les navires canadiens non enregistrés 18,683 tonnes.

Sur les 20,437 passages effectués pendant la saison, 2,743 ont été effectués par 80 navires de moins de 100 tonneaux enregistrés, la moyenne étant de 35 tonneaux. Ils ont transporté un total de 1,813 tonneaux de fret.

Quarante-trois nouveaux navires à vapeur ont été mis en service, en 1907, tous des bateaux de fret. Sur ce nombre, 25 ont une longueur de 500 pieds et plus, et transportent de 9,000 à 13,800 tonnes en un seul voyage. L'année précédente, 44 nouveaux navires ont été mis en service, dont 32 avaient une longueur de 500 pieds et plus.

Pour démontrer le développement du principe que les grands bateaux de fret paient, il est bon de remarquer que tandis qu'en 1897, il n'y avait que 8 navires capables de transporter de 6,000 à 7,000 tonnes, et aucun capable de transporter plus de 7,000, il y avait en 1907 au moins 58 navires capables de transporter de 6,000 à 7,000 tonnes; 58 entre 6,000 et 7,000 tonneaux; 52 entre 7,000 et 8,000 tonneaux, 95 entre 8,000 et 10,000 tonneaux; 55 de de 10,000 à 12,000 tonneaux; et 22 de 12,000 à 14,000 tonneaux, ce qui formait un total de 282 navires d'une capacité de transport de 6,000 à 14,000 tonneaux.

La longueur maxima des navires transportant de 10,000 à 11,000 tonnes était de 550 pieds et la longueur minima de 500 pieds; la largeur maxima de 54.2 pieds et la minima de 50 pieds. Le maximum de tirant d'eau était de 20 pieds et le minimum de 18.6 pieds. La longueur maxima des navires transportant de 13,000 à 14,000 tonnes était de 605.5 pieds, et la minima de 600 pieds; la largeur maxima était de 60.2 pieds et la minima de 53 pieds; le maximum du tirant d'eau était de 20.2 pieds, et le minimum de 19 pieds.

La plus grande cargaison individuelle trasportée par steamer a été de 13,800 tonnes, et par voiliers, 9,408 tonnes. Le chiffre le plus élevé de chargement transporté par bateaux à vapeur a été, durant la saison, de 339,151 tonnes, et par voiliers, de 152,144 tonnes. Le plus

vers l'ouest et le sud. Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique est à construire une ligne de chemin de fer à partir de ces endroits pour communiquer avec le chemin de fer Transcontinental.

Les approches aux canaux et le chenal à travers les biefs de rivières intermédiaires sont bien marqués, et sont éclairés par des bouées à gaz, sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et rendent leur navigation de nuit comme de jour prati-

---

grand nombre de milles parcourus, a été, par steamer, 43,296 milles, et par voilier, 27,039 milles. Le plus grand nombre de milles-tonnes étaient, par steamer 274,863,249, et par voilier 121,205,504.

Il est passé sur les canaux 20,437 navires, dont 14,091 par le canal américain et 6,346 par le canal canadien; ils ont exigé 9,428 éclusages par l'écluse américaine et 4,592 par l'écluse canadienne.

Les principaux articles de marchandises comparés à l'exercice précédent ont été comme suit: houille (anthracite, 1,806,668 tonnes, soit une augmentation de 495,293 tonnes, ou 49 pour 100; de 9,893,427 tonnes de houille bitumineuse, soit une augmentation de 2,165,172 tonnes, ou 28 pour 100; farine, 6,524,770 barils, diminution de 29,420 barils; blé, 98,135,775 boisseaux, augmentation de 13,864,417 boisseaux, soit 16 p. 100; grains, (autres que le blé, sarrasin, avoine, maïs, orge et farine) 43,463,338 boisseaux, une diminution de 10,879,807 boisseaux ,ou 20 pour 100; articles en fer et fer en gueuse ,307,941 tonnes, diminution de 83,164 tonnes, ou 21 pour 100; sel, 46,802 barils, diminution de 7,360 barils, ou 2 pour 100; cuivre, 89,959 tonnes, diminution de 17,674 tonnes, ou 16 pour 100; minerai de fer, 39,594,944 tonnes, augmentation de 4,237,902 tonnes, ou 12 pour 100, bois de construction, 649,320 m. pieds, m. p., une diminution de 251,311 m.p., ou 28 pour 100; pierre de construction, 898 tonnes, diminution de 5,324 tonnes, ou 86 pour 100; marchandises en général, 10,226,654 tonnes, diminution de 112,197 tonnes, ou 10 pour 100. Il n'a pas été transporté de minerai d'argent ni cette année ni l'année précédente.

La valeur de ces différents articles de marchandises transportées et la proportion de chacun à la valeur totale a été comme suit: Houille, $34,461,584, ou 6.05 pour 100; farine, blé et autres grains, $166,824,196, ou 29.28 pour 100; minerai de fer, $148,481,040, ou 26.06 pour 100; fer ouvré et en gueuse, $23,477,240 ou 4.12 pour 100; cuivre, $27,887,290, ou 4.89 pour 100; bois de construction, $14,934,360 ,ou 2.62 pour 100; sel, $345,602; pierre de construction, $10,776, et marchandises en général, $153,398,100; ces trois derniers articles représentant ensemble 26.98 pour 100 de la valeur totale. La valeur totale du fret a été de $569,-830,188, la valeur moyenne par tonne étant de $9.79.

Le fret venant du lac Supérieur à destination de l'est s'est chiffré par 45,544,319 tonnes, la grosse partie étant des minerais, fer, blé et autres grains, farine et bois de construction. Il a été transporté 4,567,018 tonnes à destination de ports sur le lac Michigan, 4,558,102 tonnes transportées dans des navires américains de ports américains à des ports américains, et 8,916 tonnes de ports canadiens à des ports américains, les navires canadiens n'ont transporté aucune marchandise à des ports du lac Michigan. Les ports du lac Huron ont reçu 1,357,745 tonnes, les navires américains ayant transporté 195,196 tonnes de ports américains à des ports américains, 41,422 tonnes de ports américains à des ports canadiens et 6,401 tonnes de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 998,357 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens, 26,295 tonnes de ports canadiens à des ports américains, 90,054 tonnes des ports américains à des ports canadiens.

Aux ports du lac Erié, il a été transporté 38,955,071 tonnes dont 38,463,262 par navire américain de ports américains à des ports américains, 9,742 tonnes de ports américains à des ports canadiens, et 275,348 tonnes de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 6,363 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens, 200,356 tonnes de ports canadiens à des ports américains, et rien des ports américains à des ports cadadiens.

Au lac Ontario, il a été transporté 664,485 tonnes dont les navires américains ont transporté 52,849 tonnes de ports américains à des ports américains, 106,008 tonnes de ports américains à des ports canadiens, et 4,295 tonnes de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 459,014 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens, et rien des ports canadiens à des ports américains, et 42,319 tonnes de ports américains à des ports canadiens.

Le fret à destination de l'ouest par le lac Supérieur s'est chiffré par 12,672,289 tonnes, la houille étant le principal article; il en a été transporté 11,301,095 tonnes; les marchandises générales, le sel et le fer ouvré formant le reste. Du lac Michigan, il a été transporté 118,406 tonnes; les navires américains ont transporté 64,253 tonnes de ports américains à des ports américains, 7,464 tonnes de ports américains à des ports canadiens. Les navires canadiens ont transporté 46,689 tonnes de ports américains à des ports canadiens.

Du lac Huron il a été transporté 361,191 tonnes; les navires américains ont transporté 48,854 tonnes de ports américains à des ports américains, 7,231 tonnes de ports américains à des ports canadiens et 1,110 de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 289,576 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens, 14,419 tonnes des ports canadiens à des ports américains, et rien de ports américains à des ports canadiens.

Du lac Erié, le total du fret transporté a été de 12,048,987 tonnes. Les navires américains ont transporté 10,272,766 tonnes de ports américains à des ports américains, 1,323,871 tonnes de ports américains à des ports canadiens, et rien de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 4,428 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens,

cable et sûre sous la conduite de pilotes expérimentés. Dans le cas des canaux du Saut-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine, le canal est bien éclairé d'un bout à l'autre au moyen de l'électricité. Dans les canaux du Saut-Sainte-Marie, de Cornwall et de Soulanges, la manœuvre se fait au moyen de l'électricité. L'installation pour l'éclairage et la manœuvre du canal Welland et de celui de Lachine au moyen de l'électricité fait des progrès. L'éclairage de Point-Farran est éclairé au gaz acétylène.

Dans le cours de l'exercice, les ouvrages d'approfondissement et d'agrandissement de l'entrée d'amont du canal du Saut-Sainte-Marie ont été poussés, afin d'obtenir une profondeur de 21 pieds 5 pouces d'eau au-dessous du niveau extrême de l'eau basse, disposition très urgente en vue de la dimension et du tirant des navires qui font aujourd'hui le service sur les grands lacs. Cette amélioration permettra de se servir de l'écluse elle-même à sa pleine capacité.*

Sur le canal Welland, les ouvrages d'installation des machines et appareils pour la manœuvre des portes d'écluses par l'électricité ont été donnés à l'entreprise. Il est fait rapport d'une augmentation considérable du mouvement par le canal. L'élévateur, à Port-Colborne, a été virtuellement terminé avant la fin de l'exercice.†

Sur les canaux du Saint-Laurent, situés dans l'Ontario, des ouvrages considérables ont été faits durant l'année, sous le rapport du dragage et du curage de l'entrée d'amont du canal des Galops, de l'enlèvement des hauts fonds dans le fleuve, à l'ouest de cet endroit, et du curage du nouveau chenal du nord, plus à l'ouest. Le ministère de la Marine et des Pêcheries, qui en a maintenant la charge, a installé des bouées pour indiquer le chenal dans les rapides des Galops. Un maréographe automatique posé sur

---

rien de ports canadiens à des ports américains, et 447,922 tonnes de ports américains à des ports canadiens.

Du lac Ontario, le total du fret transporté a été de 144,311 tonnes; les navires américains ont transporté 22,553 tonnes de ports américains à des ports américains; rien des ports américains à des ports canadiens, et rien de ports canadiens à des ports canadiens. Les navires canadiens ont transporté 115,098 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens; rien de ports canadiens à des ports américains et 6,860 tonnes de ports américains à des ports canadiens.

Le total du mouvement du commerce vers l'est et l'ouest entre le lac Supérieur et les quatre lacs nommés a été comme suit: avec le lac Michigan, 4,685,424 tonnes; avec le lac Huron, 1,718,936 tonnes; avec le lac Erié, 51,004,058 tonnes; avec le lac Ontario, 808,796 tonnes.

Le montant total payé pour les frais de transport de ce fret a été de $38,457,345.

Le coût du fret par unité pour le chargement et le déchargement, sur les principaux articles a été comme suit: sur la houille, $0.31 par tonne; farine, $0.20 par baril; blé et autres grains, $0.19 par boisseau; sur le fer ouvré, $48 par tonne; sur le sel, $0.12 par baril; sur le cuivre, $1.40 la tonne; minerai de fer, $0.67 par tonne; bois de construction, par mille pieds, M. de P., $2.50; sur la pierre de construction, $1.50 la tonne; marchandises en général, $2 par tonne.

Le total du coût du fret sur la houille s'est élevé à $3,534,029.45; sur la farine, $1,304,954; celui sur le blé, $1,864,579.73; sur le grain autre que le blé, à $825,803.42; sur le fer ouvré, à $517,563; sur le minerai de fer, à $26,528,612.48; sur le bois de construction, $1,623,300; et sur les marchandises en général, à $2,045,308.

Le coût du fret par tonne et par mille a atteint en moyenne 0.080 centièmes de cent, le fret moyen par tonne étant de 66 cents.

* Dans des cas exceptionnels et de besoins urgents, cette longueur peut, avec certaines manœuvres, être un peu augmentée, en tenant compte, naturellement, de la forme du navire. De fait, il passe maintenant dans les canaux des navires qui mesurent 265 pieds de longueur et 37 pieds de largeur.

*L'élévation du fond de l'écluse canadienne se trouve à trois pouces au-dessous de l'échelle américaine; elle offre donc, à tous les niveaux de l'eau dans la rivière, trois pouces de plus pour les besoins de la navigation.

*Bien que cela ne tombe pas dans les limites de l'exercice financier, il est à propos de dire que le service de cet élévateur a commencé le 5 octobre 1908, le premier chargement de grain y ayant été déchargé ce jour-là.

la jetée nord, à l'entrée d'aval du chenal du nord, sert à indiquer la profondeur d'eau disponible en tout temps, pour ceux qui désirent sauter les rapides.

Sous l'autorité des arrêtés du conseil du 29 décembre 1906 et du 14 octobre 1907, le canal de Beauharnois, sur le côté sud du fleuve Saint-Laurent, n'étant plus nécessaire à la navigation, pour laquelle il avait été construit, a été loué pour le développement de forces électriques pour les besoins de l'industrie. Le bail, daté du 10 décembre 1907, est fait pour une période de 21 ans, à dater du 1er janvier 1908, avec option de le renouveler pour deux autres périodes de même longueur. Le loyer est de $12,000 par année. Par ce moyen, l'état économise les frais considérables d'entretien et de service, et grâce au loyer qu'il rapporte, il se trouve à produire un avantage pécuniaire. La digue, le long de Hangry-Bay, qui n'était pas comprise dans le bail, a exigé des ouvrages considérables en réparations; des mesures ont été prises pour la protéger d'une manière permanente.

Le 29 août 1907 le pont du système *cantilever* en cours de construction sur le fleuve Saint-Laurent, en amont de Québec, s'est effondré d'une manière si soudaine qu'il a malheureusement causé de nombreuses pertes de vie parmi les divers ouvriers occupés à sa construction à ce moment. Des mesures immédiates ont été prises pour s'assurer de la cause de cet accident, et pour en faire porter la responsabilité à qui il appartient en justice.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil daté du 31 août 1907, il a été nommé une commission chargée de faire une enquête, sous serment, et de faire rapport sur tout ce qui se rattachait à l'effondrement du pont. Cette commission se composait de trois membres, savoir, MM. Henry Holgate, ingénieur civil; J. G. G. Kerry, ingénieur civil, et le professeur Galbraith.

Après une enquête minutieuse, les commissaires ont préparé un rapport volumineux, rempli de détails, et accompagné de plans et de photographies. Ce rapport a été soumis le 20 février 1908, et déposé devant le parlement à la dernière session. C'est un document public qui s'explique lui-même. Je ne conçois pas qu'il soit de mon devoir de faire plus que d'énoncer les faits ci-dessus. L'historique et la nature de l'entreprise ainsi que l'aide financière que lui a donnée l'Etat se trouvent énoncés, en peu de mots, dans les pages de mon rapport ayant trait aux subventions accordées aux chemins de fer, sous le titre " Quebec Bridge and Railway Company ".

Sur le canal Lachine, les écluses sud du canal à l'entrée ont été reconstruites aux frais des recettes et les murs de certains bassins et autres parties du canal ont été en parties reconstruits; les matériaux employés étaient le béton. Ces ouvrages constituent une amélioration très désirable et permanente du canal.

Un système perfectionné relativement aux différents matériaux employés pour les canaux de Québec a été inauguré; et son objet est de diminuer et contrôler les dépenses dans ce sens.

Sur le canal Rideau, les crues du printemps de 1907 ont causé des dommages considérables, qui ont exigé de grosses réparations. La sécheresse exceptionnelle de l'été a eu pour résultat d'abaisser le niveau de l'eau dans le lac Rideau inférieur, causant des inconvénients inévitables à la navigation.

L'entretien et le service du canal de la Trent s'étendent maintenant depuis les chutes de Healy, à environ 16 milles en aval d'Hastings, jusqu'au lac Simcoe. Des

chutes de Healy jusqu'à Orillia, sur le lac Simcoe, la distance est de 160 milles. Un phare a été construit dans ce lac à l'entrée du canal, et il en a été construit à différents endroits sur le canal. Les divers ouvrages cédés par le gouvernement de l'Ontario en 1906, et régularisant l'approvisionnement de l'eau venant des lacs en arrière, ont été réparés, et dans certains cas, reconstruits. Le 6 juillet 1907, eut lieu l'ouverture officielle de l'écluse d'ascension hydraulique de Kirkfield, complétant ainsi la chaîne entre le lac Balsam et le lac Simcoe; et les divers établissements situés sur ce parcours se trouvent donc placés en communication directe avec les districts traversés par le canal de la Trent.

Sur la section comprise entre les lacs Balsam et Cameron, connue sous le nom de " Section Rosedale " une nouvelle écluse, un barrage et un court canal ont été donnés à l'entreprise. La nouvelle écluse aura les mêmes dimensions que celles situées dans la division Ontario-Lac Rice, et remplacera la présente vieille écluse en bois qui n'a que 29 x 100 pieds.

Des contrats ont été passés pour la construction d'un canal, de la baie de Cook à l'extrémité sud du lac Simcoe, en remontant la rivière Holland jusqu'à Holland-Landing, une longueur de 8½ milles, et de là jusqu'à Newmarket, une nouvelle longueur de 4⅓ milles.

Sur la division Ontario-Lac Rice, qui s'étend depuis Trenton, lac Ontario, jusqu'au lac Rice, une distance de 58 milles, quatre des sept sections en lesquelles les ouvrages ont été divisés, ont été données à l'entreprise dans le cours du dernier exercice, savoir, la section 1, de Trenton à Glen-Millar, 4¼ milles; la section 2, de Glen-Millar à Frankford, 4½ milles; la section 3, de Frankford jusqu'à un point situé à 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, 7½ milles; la section 5, de Campbellford à Crow-Bay, 3 milles; la différence de niveau à racheter est de 369 pieds. Tous les ouvrages seront construits en béton et les écluses auront 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils, et seront de 175 pieds de longueur sur 33 pieds de largeur. Les nombreux petits canaux et les biefs de rivière intermédiaires auront une profondeur de neuf pieds au niveau normal. Dans toute cette division il y aura beaucoup d'excavation subaquatique de roc et de terre.

Des progrès satisfaisants ont été faits sur les sections 1, 3 et 5.

Les explorations en campagne dans le but de déterminer une route entre le lac Simcoe et la baie Georgienne, par la voie de la baie Kempenfeldt, à l'extrémité sud-ouest de ce lac, et la rivière Nottawasaga, ont été terminées de bonne heure dans l'été de 1907, et l'ouvrage de bureau pour coordonner les renseignements obtenus et préparer les plans et profils nécessaires était très avancé à la fin de l'exercice financier. C'est une route alternative à celle de la rivière Severn.

Les plans d'ensemble, les profils et les estimations, etc., des améliorations projetées au bras est de la rivière Welland entre Newmarket et Aurora, et au bras ouest de la même rivière jusqu'à Schomburg, ont été terminés, ainsi que les plans détaillés des constructions pour le bras ouest.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La loi de 1907 chapitre 23, établissant une caisse devant être connue sous le nom de " Caisse de prévoyance des employés sur les chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard ", est entrée en vigueur le 1er avril 1907. Le principal trait carac-

téristique de cette loi, c'est que chaque employé doit verser mensuellement à la caisse un et demi pour cent de son salaire régulier, et le chemin de fer doit contribuer une somme égale. Il sera accordé 3 pour 100 d'intérêt sur la contribution des employés. En prenant sa retraite, après un certain nombre d'années de service, l'employé recevra pour le reste de sa vie une allocation mensuelle pour chaque année de service égale à 1½ pour 100 de son salaire mensuel moyen durant les huit ans précédant immédiatement sa retraite; l'allocation minima devant être de $20 par mois, et l'allocation maxima, deux tiers de son dit salaire moyen mensuel. La caisse est administrée par un conseil de cinq membres, dont l'un sera le gérant, deux autres seront choisis par le ministre parmi les principaux officiers du chemin de fer, et les deux autres membres seront élus annuellement par les employés contribuant à la caisse.

Dans le cours du dernier exercice, les contributions des employés des chemins de fer se sont élevées à $82,707.74, et une contribution équivalente par les chemins de fer a porté le total des fonds en caisse à $162,415.48. Les dépenses totales ont été de $27,760.63, laissant un solde de $137,654.85. En ajoutant à ce chiffre l'intérêt alloué sur les contributions des employés, le total est de $139,249.21, au 31 mars 1908. Il avait été prévu que les dépenses, dans les premières années du fonctionnement de ce projet, seraient de beaucoup inférieures aux recettes; il faut cependant s'attendre à une augmentation rapide des dépenses, à mesure que s'écoulera le temps.

Dans le cours du dernier exercice, 142 employés ont été mis à la retraite et retirent leur allocation de la caisse. Sur ce nombre, 11 sont morts, ce qui laissait à 131 le nombre de ceux ui jouissaient de l'allocation, à la fin de l'exercice.

Les bénéfices, pour les employés ainsi mis à leur retraite, de même que pour le chemin de fer, sont considérables; les employés trouvent que leurs fidèles services sont reconnus par ces prévisions pour leur vieillesse ou leur incapacité par suite de blessures ou autrement, et les chemins de fer y gagnent en retirant du service actif ceux qui ne sont plus en état de le remplir. A cela il faut ajouter l'effet moral produit sur le corps tout entier des hommes employés qui ont conscience que leur bonne conduite leur assurera les moyens de subvenir à leurs besoins futurs.

L'accumulation de trafic dont je parlais dans mon dernier rapport et que ressentaient les compagnies de chemin de fer tant au Canada qu'aux Etats-Unis et qui taxaient au plus haut degré les efforts et l'ingéniosité des employés des chemins de fer pour faire face aux difficultées qui en résultaient, ne s'est pas fait dans le cours du dernier exercice. De fait, c'est le contraire qui s'est produit, et le matériel roulant disponible a dépassé de beaucoup les besoins du public. Il ne faut pas trop s'en féliciter, parce que c'est dû à la crise financière, qui a, en conséquence, réduit le mouvement des marchandises et qui s'est fait sentir dans les deux pays, qui s'en remettent lentement.

L'observation qui précède couvre aussi un fait sur lequel j'avais attiré l'attention, savoir le temps déraisonnable pendant lequel les chemins de fer des Etats-Unis retiennent les wagons à marchandises du chemin de fer Intercolonial. Comme corollaire du mouvement réduit, la difficulté a, du moins temporairement, disparu. Je dois ajouter que le 1er mars 1908, la taxe de cinquante cents par jour imposée pour le loyer des wagons, a été réduite à 25 cents par l'*American Railroad Association*, dont fait

partie l'Intercolonial et les principaux chemins de fer du Canada et des Etats-Unis, qui sont liés par les règlements concernant le service des wagons et la taxe par jour.

Je répète ici ce que j'ai dit dans mon dernier rapport au sujet de l'observance du dimanche:

"Une très importante difficulté à surmonter dans l'opération du chemin de fer en ce qui concerne le mouvement du trafic résulte des dispositions de la loi connue sous le nom d'Acte concernant l'observance du dimanche, de 1906, chapitre 27. Parlant au point de vue de l'Intercolonial seulement, je dois dire que l'effet de cette disposition tend à réduire la capacité de travail des locomotives et du matériel roulant du chemin d'environ un huitième, à cause de l'oisiveté forcée, et de plus d'augmenter, d'une somme proportionnelle, les demandes du service les jours de semaine pour compenser cette période d'inaction.

"Dans le cas des canaux, il est devenu absolument nécessaire, d'année en année, de les tenir ouverts les dimanches vers la fin de l'année, afin de répondre aux exigences d'un trafic toujours croissant.

"Cette question est sans doute très compliquée et devra un jour, à mesure que la difficulté s'accentuera davantage, exiger une modification de cette restriction."

Par une récente ordonnance la Commission des chemins de fer pour le Canada, la situation se trouve considérablement allégée, et une somme raisonnable de mouvement de fret a été accordée aux chemins de fer; cette ordonnance a été rendue en conformité des pouvoirs conférés à la commission par la loi en question.

Dans mon rapport de l'an dernier, j'attirais l'attention sur le fait que tout en fournissant un service de trains spéciaux pour le transport des dépêches européennes, ces frais sont portés au débit du chemin de fer Intercolonial qui ne reçoit aucune partie de ces frais du ministère des Postes.

Les distances parcourues l'an dernier par ces trains spéciaux se sont chiffrées par un total de 53,233 milles; si l'on prend pour base le chiffre exigé par le chemin de fer Grand-Tronc pour ce service, savoir, $2 par mille, la somme que le ministère des Postes aurait à verser pour ce service s'il était fait par un autre chemin de fer que celui de l'Etat, se chiffrerait par $106,466. Non seulement l'Intercolonial ne reçoit aucune part de ces gains légitimes, mais il doit lui-même porter tous les frais de ce service.

A tout événement, il faut se rappeler cette situation injuste lorsqu'on étudie l'ensemble des dépenses du chemin de fer, d'année en année.

La question des tarifs de fret sur l'Intercolonial exige une prompte étude et action, et, à cette fin, j'ai fait une comparaison entre ces tarifs et ceux en vigueur sur le Grand-Tronc de chemin de fer.

Le tarif général du fret en usage sur le réseau des chemins de fer de l'Etat a été approuvé par un arrêté du conseil du 19 novembre 1897; celui du Grand-Tronc de chemin de fer l'a été par un semblable arrêté du 9 juin 1900.

Pour les besoins de la comparaison, nous avons calculé les tarifs pour des distances de 100 milles et de 250 milles, respectivement. Il est supposé que le tarif pour la distance de 100 milles, atteint le petit expéditeur ordinaire; la distance de 250 milles est la moyenne de traction de chaque tonne sur l'Intercolonial, et ne s'en écarte probablement pas beaucoup sur le Grand-Tronc de chemin de fer. Le tarif moyen sur l'Intercolonial est de 80 pour 100 du tarif du Grand-Tronc pour la distance de 100 milles, et de 72 pour 100 sur la distance de 250 milles.

Le 29 mai 1906, un arrêté du conseil autorisa l'augmentation du maximum du tarif fondamental régulateur pour le transport des marchandises sur le réseau des chemins de fer de l'Etat, mais jusqu'à présent cet arrêté n'a pas été rendu exécutoire. L'effet de l'augmentation serait d'ajouter environ 8 pour 100 au transport sur 100 milles et 12 et demi pour 100 au transport sur 250 milles; ou, en d'autres termes, les clients des chemins de fer ne seraient pas obligés de payer des taux aussi élevés que ceux que le Grand-Tronc de chemin de fer accorde aux centres de distribution où il y a concurrence.

Les tarifs par classes de denrées et les tarifs spéciaux pour certains articles sont, de la même manière, beaucoup plus bas que sur aucun des chemins de fer appartenant à des compagnies.

Je ne crois pas que les tarifs des chemins de fer appartenant à des compagnies soient élevés. Le relevé des états attestés sous serment n'indiquent pas de profits illégitimes, et je suis convaincu que si ces chemins de fer étaient forcés d'accepter les tarifs en vigueur sur le réseau des chemins de fer de l'Etat, ils deviendraient tous insolvables.

Le coût de tous les matériaux nécessaires à l'entretien et au service des chemins de fer augmente constamment; les gages de tous les hommes augmentent également constamment, et, en outre, les conditions dans lesquelles les hommes travaillent sont plus favorables pour les employés. C'est en commun avec l'amélioration générale des conditions du travail dans tout le pays; le travailleur améliore constamment les conditions dans lesquelles il travaille. Des demandes urgentes de meilleures facilités, tout le long de la ligne, se font sans cesse et il est presque impossible d'y résister; des trains de fret plus rapides et une expédition plus prompte deviennent nécessaires pour répondre aux demandes des clients.

Il est donc, à mon avis, nécesaire de mettre en vigueur les tarifs autorisés afin de faire face aux obligations croissantes imposées à l'Intercolonial.

Le réveil et l'expansion de l'industrie canadienne de la construction de navire, depuis longtemps endormie, sur les Grand--Lacs, est un des traits caractéristiques des plus satisfaisants de nos jours. Jusqu'à présent les sources d'approvisionnement de la grande flotte des immenses navires d'acier faisant le service sur ces eaux ont été les Etats-Unis, l'Angleterre et l'Ecosse. Les chantiers canadiens, notamment ceux de Collingwood et de la Baie Georgienne, sur le lac Huron, commencent à comprendre le bel avenir qui les attend, et ils ont construit un certain nombre des grands navires d'acier qui peuvent transporter de 200,000 à 300,000 boisseaux de blé. A Collingwood, aussi, il a été construit un steamer rapide et luxueusement aménagé pour faire le service entre Sarnia, Port-Arthur, Fort-William et Duluth, pour la Northern Navigation Company et se reliant aux chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique. Ses dimensions sont: longueur, 365 pieds; largeur, 50 pieds, et profondeur, 27 pieds. Il pourra transporter 400 passagers de première classe, et soixante-dix passagers de seconde classe, ainsi que 3,000 tonnes de marchandises. Le développement de cette industrie vaut beaucoup pour le Canada.

La question de l'agrandissement du canal Welland a dépassé la phase des tâtonnements et prend la forme d'un besoin exprimé par un grand nombre d'hommes d'affaires pratiques, qui composent les chambres de commerce des cités importantes, depuis

Halifax jusqu'à Vancouver,* et qui connaissent parfaitement les conditions immédiates du commerce sur les lacs et qui sont en état de prévoir les expansions du commerce et de la navigation entre l'est et l'ouest rapidement croissant, et qui demandent avec instance de ne perdre aucun temps pour fournir de meilleurs moyens de communication par eau entre le lac Supérieur et le lac Ontario.

La grandeur du canal au Saut-Sainte-Marie, quelque ample qu'elle ait été il y a quelques années avec une petite écluse (augmentée en 1896 à trois, et qui sont les plus grandes du monde) est déjà considérée comme ayant besoin d'un nouvel agrandissement. Avec un commerce qui s'est élevé en 1907 à 58,217,214 tonneaux; avec une

---

* Le ministère a reçu, au sujet de l'agrandissement, de pressantes délibérations de la part de 27 chambres de commerce et autres associations de commerce, y compris la *Dominion Marine Association* et le *Grain Produce Exchange* de Winnipeg .

L'extrait suivant de ces délibérations indiquera l'attitude des pétitionnaires:

" * * * * * * * l'agrandissement et l'amélioration du canal Welland est une question de la plus urgente importance pour le Canada, tant comme moyen de réduire les frais de transport du grain et des autres produits exportés de l'intérieur aux ports de mer que comme moyen de faire de la route du Saint-Laurent la grande voie qu'elle devrait être, non seulement pour le commerce d'exportation du Canada, mais aussi pour celui des parties centrale et septentrionale des Etats-Unis.

" Que présentement la route, depuis la tête du lac jusqu'au bord de la mer, par voie de Buffalo et de New-York, jouit d'un grand avantage à cause du bon marché avec lequel le grain peut être transporté des ports de l'ouest sur le lac jusqu'à Buffalo, dans de grands navires de 10,000 tonneaux et plus; que cet avantage s'augmentera encore par l'agrandissement du canal Erié qui a été entrepris, et grâce auquel des barges de 1,000 tonneaux remplaceront celles de 250 tonneaux maintenant en usage sur la seconde partie de cette route; et que, dans les conditions existantes, il est impossible à la route canadienne par voie du canal Welland de faire la concurrence à celle de Buffalo et New-York, même si l'on améliore Port-Colborne de manière à fournir les mêmes facilités d'emmagasinage et de transbordement que celles qui existent à Buffalo, à cause des difficultés et des dépenses additionnelles qu'entraînera la navigation de la seconde partie de la route qui comprend, avec le canal Welland et le Saint-Laurent, les larges eaux exposées du lac Ontario.

" Que, d'un autre côté, si le canal Welland est agrandi et amélioré de manière à permettre à ces grands navires des lacs supérieurs de prolonger leurs voyages jusqu'au bout des eaux profondes au pied du lac Ontario, ce plus long transport de grandes cargaisons sans rompre charge, donnera formellement l'avantage à la route canadienne.

" Qu'alors les facilités comparatives seront les suivantes: Par la route de New-York, un steamer de 10,000 tonneaux sur 900 milles jusqu'à Buffalo et une barge de 1,000 tonneaux sur 450 milles jusqu'à New-York; par la route canadienne, un steamer de 10,000 tonneaux sur 1,100 milles jusqu'à l'extrémité est du lac Ontario, et une barge de 2,000 tonneaux sur 170 milles jusqu'à Montréal.

" Que le coût comparatif du transport serait alors:

		Par boisseau.
Du pied du lac Erié. De Buffalo à New-York, y compris les frais de têtes de lignes..		4:90c
Canal améiloré de Welland, de Port-Colborne au pied du lac Ontario..	:50c	
De là à Montréal, par barge, y compris le transbordement et autres frais de têtes de ligne..	1:625c	
Assurance additionnelle, par voie du Saint-Laurent...	:25c	2:375c
Balance du coût en faveur de la route du Saint-Laurent..		2:525c

" Que les comparaisons ci-dessus établissent la complète suprémacie de la route canadienne améliorée.

' Que l'économie dans le coût du transport signifie une économie correspondante pour le producteur du grain de deux cents et demie sur chaque boisseau; et que, sur une récolte de 75,000,000 de boisseaux, l'économie serait d'au moins $1,875,000.

" Que nulle autre route projetée n'indique de méthode plus effective de réduire la différence entre le prix payé pour nos produits par le consommateur et le prix réalisé par le producteur; que nulle autre route n'offre les mêmes conditions favorables de retenir le commerce canadien et en même temps d'attirer le commerce américain vers les voies canadiennes; qu'aucune autre route n'est aussi praticable et nulle autre si bien dans les limites de nos moyens.

" Que ce qu'il faut éviter, c'est de gaspiller nos ressources nationales sur des ouvrages qui ne peuvent, à un prix raisonnable, accommoder des navires de la grandeur nécessaire pour atteindre des résultats nationaux dans les conditions d'affaires présentes et futures.

" Qu'il soit donc résolu:

' Que cette Chambre de commerce est d'avis que les ouvrages d'agrandissement et d'amélioration du canal Welland devraient être entrepris par le gouvernement fédéral, sans plus de retard."

flotte de 879 navires qui font le service sur ces eaux supérieures, 302 de ces navires ayant une capacité de 5,000 à 14,000 tonneaux et un développement constant, d'année en année, en de vastes proportions, la politique de reconnaître d'avance les besoins qui se produisent même dans dix ans, est sans doute sage. En 1897, le fret transporté n'atteignait que 18,982,755 tonnes, et ce que sera le mouvement du fret dans dix ans, grâce à l'Ouest canadien qui se développe, peut se prédire et représentera une forte augmentation sur les chiffres présents. Le canal Welland, avec son réseau d'au moins 25 écluses d'ascension dont les dimensions ne dépassent pas 270 pieds de longueur, sur 45 pieds de largeur et n'offrant que 14 pieds d'eau sur les seuils, et un prisme de canal si étroit qu'il faut forcément ralentir la vitesse, est le seul moyen d'accès à la mer.

Un navire de 255 pieds, et de 44 pieds de largeur, dimensions auxquelles sont virtuellement limités les navires qui se servent du canal Welland, a une capacité de transport très restreinte,** et pour faire un voyage rémunérateur entre les ports de l'ouest du lac Supérieur et les ports de l'est du lac Ontario, les navires devraient pouvoir transporter de 7,000 à 10,000 tonnes.

L'importance croissante du transport par eau du Canada est démontrée par le fait que la quantité totale du fret transportée par les canaux de l'Etat pendant la saison de 1907, s'est chiffrée par 20,543,639 tonnes, soit une augmentation de 10,020,454 tonnes sur l'année précédente, ou 95·2 pour 100. Cette augmentation s'est produite en grande partie au canal du Sault-Sainte-Marie, où les 6,574,039 tonnes de 1906 se sont augmentées à 15,588,165 tonnes en 1907.

La quantité de fret venant d'endroits situés à l'ouest et passant par le canal Welland à destination de Montréal a été de 789,167 tonnes, contre 479,492 tonnes en 1906; sur ce chiffre, les grains entraient pour 635,573 tonnes. Cent deux expéditeurs canadiens et 14 expéditeurs américains composant des chambres de commerce dans d'importantes cités entre Halifax et Vancouver, ont transporté leurs chargements de grain, 5,168,796 tonnes, jusqu'à Montréal sans transbordement, contre 108,734 tonnes transportées dans 74 navires canadiens et 10 navires américains en 1906. La quantité de grain descendue par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott a été de 840,890 tonnes. Les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien ont transporté jusqu'à Montréal 383,735 tonnes de grains, soit une diminution de 3,228 tonnes comparé à l'année précédente. Il est donc évident par ces chiffres que l'usage du transport par eau de certaines classes de marchandises, là où l'on peut s'en servir, devient de plus en plus désirable, commercialement parlant, au point de vue économique.

Ne pouvant, en face de l'évidence et des demandes que formulent les expéditeurs, les voituriers par eau et les commerçants du pays, faire autrement que d'envisager la possibilité de la décision à prendre d'agrandir le canal Welland, je désire exprimer ici mon opinion personnelle sur ce qui devrait et probablement devra gouverner l'exécution d'un pareil projet si on l'entreprend, afin qu'il n'y ait aucun malentendu sur l'étendue des ouvrages que comporte cet agrandissement, et afin que ceux qui le préconisent et que ceux qui sont intéressés dans la décision à prendre pour son adoption, en comprennent toute l'importance.

Les facteurs dominant à étudier sont au nombre de trois. (1) L'étendue des facilités à fournir; (2) le temps à dépenser pour le passage, et (3) le coût de l'entreprise.

** Une cargaison de 2,440 tonnes de blé est passée par le canal Welland dans un propulseur de 260 pieds et une largeur de 43 pieds, et tirant 14.2 pieds d'eau.

Quant au premier point, il faut pourvoir, sur le canal agrandi de Welland, à la commodité de la classe plus grande de navires de 500 à 600 pieds de longueur qui se servent des canaux du Sault. La profondeur de l'eau dans les biefs devrait être d'au moins 25 pieds et d'au moins 22 pieds sur les seuils d'écluses; de plus, le prisme du canal devrait être élargi.

La question de l'économie de temps pour le passage a une grande importance.

Il est essentiel pour la vitesse qu'il y ait toujours sous la quille du navire une quantité d'eau suffisante, et que la largeur de la voie d'eau soit plus grande qu'il ne faut pour les navires qui marchent lentement. Il est également essentiel que le nombre d'écluses soit aussi restreint que possible; cela ne peut se faire qu'en augmentant leur hauteur d'ascension. La multiplicité des écluses sur le présent canal est non seulement une source inévitable de retard considérable pour le passage, mais chaque écluse distincte est en elle-même une source possible de retard, dont l'étendue ne peut être prévue, par suite d'accident par le bris des portes. Il y a présentement vingt-cinq écluses d'ascension.

En élargissant le prisme du canal jusqu'à environ deux fois et demie sa présente largeur et en augmentant sa profondeur à 25 pieds, les navires pourraient parcourir le canal au deux tiers de la pleine vitesse. Le nombre des écluses d'ascension pourrait être réduit à sept. Leur hauteur d'ascension devant être de 25 pieds. Cela réduirait grandement les retards normaux et diminuerait également le risque des retards par suite d'accidents.

Grâce aux mesures ci-dessous énumérées le passage du canal, qui prend aujourd'hui une moyenne de 15 heures dans le cas d'un navire chargé et de la pleine grandeur du canal, pourrait s'effectuer dans environ sept heures.

Quant au coût d'ouvrages de la nature de ceux esquissés plus haut, il est impossible, en l'absence des explorations nécessaires, d'en faire une estimation digne de confiance.

Le temps consacré à leur exécution ne devrait pas, grâce à l'outillage moderne, dépasser cinq ans.

J'ai fait les observations ci-dessus afin d'atteindre facilement un grand nombre de personnes qui désirent avoir ces renseignements, mais avec lesquelles des communications écrites ou verbales sur le sujet sont impraticables, et non pas pour préconiser ou déprécier prématurément et gratuitement le projet.

En faisant ces observations, je n'oublie pas l'étude que nous devons accorder au projet du canal de Montréal, Ottawa et baie Georgienne; dont les aspects économiques et commerciaux devront être étudiés avec soin avant d'en commencer l'entreprise.

Dans le cas de ce dernier canal, cependant, non seulement les travaux et le coût sont d'une vaste importance, mais même dans les conditions les plus favorables, il faudra plusieurs années pour l'achever et, pendant ce temps-là, les besoins de meilleures communications par eau entre l'ouest et l'est devront rester en suspens.

Dans un canal Welland agrandi, le canal lui-même faciliterait la construction et les progrès seraient comparativement rapides et résulteraient en un prompt achèvement; tandis que le coût ne serait qu'une fraction de celui du plus vaste projet. L'exécution des deux projets est sans doute désirable et tous deux se réaliseront probablement un jour; le plus petit cependant, est urgent.

En traitant cette question de l'agrandissement des canaux sous ses aspects pour

l'avenir, il existe une tendance très naturelle de penser aux chiffres énormes que représente le mouvement du trafic du canal au Sault-Sainte-Marie, dont j'ai déjà brièvement parlé ci-haut, ou au commerce de la rivière Détroit qui est même considérablement plus grand, étant, en 1907, de 71,226,895 tonnes, et de conclure qu'une partie considérable de ce mouvement pourrait, s'il y avait de meilleurs moyens d'accès, être détourné vers le fleuve Saint-Laurent et jusqu'à la mer par voie de Montréal. Cette conclusion, cependant serait erronée.

Le trafic vers l'est, au Sault, se compose principalement de minerais à destination de Cleveand et de Pittsburg. Sur le total du transport par eau, et originant dans le lac Supérieur, il est probable que 95 pour 100 ne chercheraient jamais à se rendre jusqu'à la mer, mais seraient absorbé comme maintenant dans les grandes régions manufacturières et meunières bordant les lacs Michigan, Huron et Erié.*

En même temps, cependant, il faut se rappeler, lorsque l'on traite de chiffres aussi énormes que ceux du mouvement du trafic venant du lac Supérieur et allant vers l'est, que même 5 pour 100 de ce trafic atteindrait lui-même un chiffre élevé, représentant, disons, sur 60,000,000 de tonnes, 3,000,000 de tonnes, tandis qu'en 1907, le mouvement du trafic venant d'endroits situés à l'ouest du canal Welland et à destination de Montréal, n'a atteint que 789,167 tonnes, dont 635,573 tonnes de grains.

Le transport par eau comprend beaucoup plus que le simple transport des marchandises. C'est lui qui contrôle et restreint les taux du fret à l'encontre de son compétiteur le chemin de fer et, grâce à ce contrôle, le producteur et le consommateur, ainsi que leurs intermédiaires, en profitent tous.

Dans l'intervalle et en attendant que soit décidé l'agrandissement de ce canal, et son exécution, si l'on décide de faire ces ouvrages, nous avons dans l'élévateur à grains aujourd'hui terminé à Port-Colborne—dont l'outillage peut manutentionner 2,000,000 de boisseaux, bien que la capacité d'emmagasinage de ses compartiments soit présentement limitée à 800,000 boisseaux,—le meilleur moyen disponible d'utiliser les facilités qu'offre le présent canal, et qui tend ainsi à empêcher le détournement, vers d'autres routes, du trafic que le Canada peut raisonnablement espérer attirer vers ses propres voies d'eau.

Le compilateur de la statistique du ministère est à préparer un résumé des relevés attestés sous serment des compagnies de chemins de fer sur leurs opérations en Canada pendant les douze mois terminés le 30 juin 1908, et ces relevés sont publiés dans un rapport spécial. Il contient une masse de renseignements très importants et intéressants sur le sujet, dans ses différentes phases.

La statistique du mouvement du trafic sur les canaux canadiens pour la saison de navigation de 1907, est en cours de préparation sous la surveillance du même fonctionnaire, et sera également publiée en un rapport spécial. On la trouvera précieuse en ce qu'elle indique la nature et l'étendue des transports par eau sur les eaux intérieures du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-chef et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

---

* Sur le total du fret passé par les canaux du Sault-Sainte-Marie, en 1907, soit 58,217,214 tonnes, la quantité passée vers l'est se chiffrait par 45,544,319 tonnes, et comprenait 39,594,944 tonne de minerais de fer, 1,105,811 tonnes de bois, 2,944,073 tonnes de blé, 995,051 tonnes d'autres grains et 687,102 tonnes de farine.

PARTIE I

RELEVÉS DU COMPTABLE

Nº 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu. Personnel.	Imputables sur le revenu. Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois		2,260 81	7,032 31	13,019 76
Carillon / Grenville		1.387 35	23,019 45	9,775 35
Chambly	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
Cornwall	9,897 90	11,270 83	73,651 90	35,708 68
Lachine	203,307 25	92,362 48	74,222 78	70,427 37
Murray		37,334 70	4,244 42	2,953 23
Rideau		42,903 03	44,875 16	55,090 45
Sault Ste-Marie	140,433 22		20,345 38	23,206 00
Soulanges	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
Sainte-Anne		2,501 42	2,248 29	1,693 63
Saint-Laurent. Chenal nord	40,500 00			
Saint-Laurent. Chenal des Galops	4,862 30			
Saint-Laurent. Enlever les batt. à l'entrée supér. du canal des Galops.	8,114 47			
Saint-Ours		3,338 79	2,894 76	2,121 43
Saint-Pierre			3,371 13	942 64
Trent	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
Welland	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
Williamsburg—Galops	100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
Total	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.				
Dragueurs—Lachine				7,297 44
" Rideau				10,458 20
Divers			2,175 46	499 47
Appoint. et dép. cont., employés des canaux.			32,544 39	
Travail le dimanche			29,449 80	
Relevés hydrauliques et inspections		1,864 48		
Canaux de Québec. Entretien			19,094 23	
Canaux de Québec. Remarquer les frontières		2,479 70		
Canaux de Québec. Construire des alléges		4,494 90		
Canaux de Québec. Achat de ciment	14,999 70	15,921 00		4,000 00
Total	14,999 70	24,760 08	83,263 88	22,255 11
CHEMINS DE FER				
Intercolonial	4,363,494 01		9,157,435 53	
National Transcontinental	18,910,449 41			
Ile du Prince-Edouard	390,461 83		399,947 79	
Embranchement de Windsor			37,912 11	
Canada-Eastern	19,000 00			
Total	23,683,405 25		9,595,295 43	

NOTE.—Jusqu'à et y compris l'année 1906, l'exercice se terminait le 30 juin, mais depuis cette date il se termine le 31 mars.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu.	
			Personnel.	Réparations.
EN GÉNÉRAL POUR LES CHEMINS DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Contribution au collège McGill	....	2,500 00	....	....
Statistiques des chemins de fer	....	2,963 69	....	....
Subvention aux chemins de fer	....	2,037,629 30	....	....
Wagon du gouverneur général	....	642 54	....	....
Commission des chemins de fer	....	123,679 22	....	....
Abonnement au *Railway Congress*, Bruxelles.	....	97 33	....	....
Arpentages et inspections	....	45,603 71	....	....
Direct. du gouv., ch. de fer G.-T.-Pacifique	....	2,000 00	....	....
Arbitrage et adjudication	....	779 90	....	....
Ch. de fer Can. du Pac.—Compensation pour droit de passage	600 00	....	....	....
Total	600 00	2,215,895 69	....	....
DIVERS.				
Frais de litige	....	5,030 79	....	....
Commis surnuméraires pour préparer les rapports au parlement	....	155 06	....	....
Appointements d'ingénieurs, dessinatenrs, etc.	....	36,340 00	....	....
" de commis surnuméraires, etc.	....	3,590 14	....	....
Total	....	45,115 99	....	....
RÉCAPITULATION.				
Total pour les canaux	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53
" en général	14,999 70	24,760 08	83,263 88	22,255 11
Total pour les canaux	1,723,156 07	508,010 19	556,902 83	433,915 64
Grand total pour les canaux, $3,221,984.73	....	....	....	....
Total pour les chemins de fer	23,683,405 25	....	9,595,295 43	....
" en général	600 00	2,215,895 69	....	....
Total pour les ch. de fer	23,684,005 25	2,215,895 69	9,595,295 43	....
Grand total, chemins de fer, $35,495,196.37	....	....	....	....
Grand total, chemins de fer et canaux, y compris divers, $45,115.99	25,407,161 32	2,769,021 87	10,152,198 26	433,915 64

Somme totale dépensée, $38,762,297.09.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

No 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 31 mars 1908.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	156,523 32	....	....	....
" depuis " ..	1868	21,519 72	....	....	....
" " " ..	1869	70,719 80	....	....	....
" " " ..	1870	....	46,193 57	....	....
" " " ..	1871	....	....	225 36	555 78
" " " .	1872	....	....	280 00	6,122 07
" " " ..	1873	....	....	343 32	6,539 58
" " " ..	1874	....	....	725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97	....	560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00	....	641 55	....
" " " ..	1877	63,330 18	....	600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51	....	600 00	....
" " " ..	1879	107,337 75	....	631 50	....
" " " ..	1880	80,120 54	....	400 00	....
" " " ..	1881	69,434 76	....	959 58	....
" " " ..	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" " " ..	1883	....	....	2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" " " ..	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" " " ..	1890	....	....	3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " .	1897	....	....	2,728 38	1 20
" " " ..	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" " " ..	1899	....	....	2,819 86	456 61
" " " ..	1900	....	....	2,833 24	1,483 30
" " " ..	1901	....	2,311 26	2,730 44	841 63
" " " ..	1902	....	10,014 43	2,939 81	274 44
" " " ..	1903	....	....	2,836 49	764 11
" " " ..	1904	....	....	3,126 94	122 45
" " " ..	1905	....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" " " ..	1906	....	....	3,239 19	253 65
" " " ..	1907	....	....	2,468 78	246 87
" " " ..	1908	....	....	3.371 13	942 64
		648,755 64	....	....	....
MOINS—Remises des années précédentes..	......	208 50	....	....	....
Total	....	*648,547 14	151,134 50	80,726 91	32,672 33

* Dépenses telles que ci-dessus	$ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération	156,523 32
Conforme aux comptes publics, 1908, page 4........	$ 492,023 82

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL DE LA BAIE VERTE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		17,929 34
" " "	1872		6,399 41
" " "	1873		14,943 83
" " "	1874		4,018 90
" " "	1875		443 00
" " "	1876		110 75
" " "	1877		22 30
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		520 00
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906*		
" " "	1907		
" " "	1908		
Total			44,387 53

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial..................	....	40,000 00		....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.......	....	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandiss, de 1845 à 1848..	.....	....	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral......................	1870	....		....	15,834 49	13,302 39
" " ..	1871	....		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" " ..	1872	36,708 15		....	16,076 93	12,334 69
" " ..	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" " ..	1874	158,618 35		....	25,811 07	22,828 66
" " ..	1875	197,420 52		....	28,592 01	30,057 34
" " ..	1876	327,769 39		....	33,797 73	29,103 65
" " ..	1877	1,439,375 73		....	33,148 86	19,824 33
" " ..	1878	1,484,619 63		....	39,062 97	13,646 41
" " ..	1879	958,053 30		....	42,338 84	12,400 78
" " ..	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " ..	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " ..	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
Coût de l'agrandissement......	....	....	9,211,525 18			
Total....... ..	......	....	11,801,058 03	1,025,063 60	1,951,885 36	1,255,347 69

Dépense totale imputable au compte du capital comme ci-dessus...........$11,801,058 03
Moins imputable à fleuve St-Laurent et Canaux, *voir* page 9. $2,950,104 15
Moins dépensé par le gouvernement impérial 40,000 00
2,990,104 15

Conforme au bilan des comptes publics, 1907, page 4......................$ 8,810,953 88

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	. . .	1,611,424 11	. . . . .	. . . . .	. . . . .
" depuis " ..	1868	. . . . .	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	. . . . .	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	. . . . .	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	. . . . .	. . . . .	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	. . . . .	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	. . . . .	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	. . . . .	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	. . . . .	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	. . . . .	. . . . .	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	. . . . .	. . . . .	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	. . . . .	. . . . .	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	. . . . .	. . . . .	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	. . . . .	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	. . . . .	. . . . .	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	. . . . .	. . . . .	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	. . . . .	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	. . . . .	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	. . . . .	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	. . . . .	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	. . . . .	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	. . . . .	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	. . . . .	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	. . . . .	. . . . .	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	. . . . .	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	. . . . .	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	. . . . .	. . . . .	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	. . . . .	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	. . . . .	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	. . . . .	. . . . .	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	. . . . .	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	. . . . .	1,000 00	20,613 22	13,463 01
" " " ..	1900	. . . . .	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	. . . . .	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	. . . . .	. . . . .	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	. . . . .	. . . . .	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	. . . . .	. . . . .	9,236 27	11,936 37
" " " ..	1905	. . . . .	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " " ..	1906	. . . . .	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " " ..	1907	. . . . .	598 64	7,552 02	11,711 09
" " " ..	1908	. . . . .	2,260 81	7,032 31	13,019 76
Total	..	*1,636,690 26	219,732 51	649,574 89	525,691 23

* *Voir* page 9 pour le total du coût, fleuve Saint-Laurent et canaux.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDRAULIQUES, ETC.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.				Imputable sur le revenu.
		Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.... ..	......	....	....	....	18,442 85	98,378 46
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération........	1868	....	... .	....	....	....
" " ..	1869	....	....	....	....	....
" " ..	1870	....	....	....	....	....
" " ..	1871	....	....	....	....	....
" " ..	1872	....	....	....	....	....
" " ..	1873	.. ..	.. ..	....	33,241 69	....
" " ..	1874	.. ..	....	....	26,541 30	....
" " ..	1875	....	....	.. ..	20,611 36	.. ..
" " ..	1876	.. ..	....	....	50,215 47	.. ..
" " ..	1877	....	....	....	47,377 31	....
" " ..	1878	. . ..	....	....	5,570 46	.... ..
" " ..	1879	....	....	....	9,265 77	....
" " ..	1880	....	....	. ...	9,214 56	....
" " ..	1881	....	...	... ...	6,927 96	....
" " ..	1882	....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	....
" " ..	1883	....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	....
" " ..	1884	....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	....
" " ..	1885	... .	13,710 17	101,400 00	115,110 17	....
" " ..	1886	... .	16,251 73	99,800 00	116,051 73	....
" " ..	1887	....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	....
" " ..	1888	....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	....
" " ..	1889	....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	....
" " ..	1890	....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	....
" " ..	1891	... .	35,137 25	....	35,137 25	....
" " .	1892	....	59,779 31	... .	59,779 31	. ...
" " ..	1893	....	52,643 39	... .	52,643 39	....
" " ..	1894	....	13,721 66	....	13,721 66	....
" " ..	1895	. . . ..	1,223 72	181,552 03	182,775 75	.. ..
" " ..	1896	... .	7,457 05	....	7,457 05	....
" " ..	1897	.. ..	12,347 31	....	12,347 31	....
" " ..	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	....
" " ..	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	... .
" " ..	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	....
" " ..	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	.. ..
" " ..	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	....
" " ..	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	....
" " ..	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	....
" " ..	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	....
" " ..	1906	83,028 98	....	26,506 26	109,535 24	....
" " ..	1907	61,528 34	....	13,350 00	74,878 34	....
" " ..	1908	40,503 00	....	12,976 77	53,476 77	....
Total.......... .		1,641,619 06	483,830 20	1,012,459 58	3,365,317 57*	98,378 46

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, ETC.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus	$ 3,365,317 57
Canal Beauharnois, *voir* page 8......	1,636,690 26
Canal Cornwall " 12..........	7,234,182 60
Canal Williamsburg " 14..........	10,473,624 10
Lac Saint-Louis " 10..........	298,176 11
Canal Soulanges " 26	6,955,317 59
Canal Lachine, depuis avant la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 7.	2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 11...	75,906 71
Conforme au bilan des comptes publics, 1908, page 4	$32.989,319 09

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.--*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" " depuis "	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895	4,753 14	
" " " "	1896	49,909 31	
" " " "	1897	73,300 41	
" " " "	1898	64,495 83	
" " " "	1899	57,607 79	
" " " "	1900	11,765 70	
" " " "	1901	12,918 31	
" " " "	1902	6,000 00	
" " " "	1903	9,508 72	
" " " "	1904	7,916 90	
" " " "	1905	†	
" " " "	1906	†	
" " " "	1907	†	
" " " "	1908	†	
Total		*298,176 11	

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANCOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895		
" " " "	1896		
" " " "	1897		
" " " "	1898	3,420 00	
" " " "	1899	23,110 00	
" " " "	1900	15,431 46	12,288 39
" " " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " " "	1902	13,945 25	
" " " "	1903	5,000 00	
" " " "	1904		2,199 52
" " " "	1905	†	
" " " "	1906	†	
" " " "	1907	†	
" " " "	1908	†	
Total		*75,906 71	22,548 21

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération......	......	1,933,152 69		....	....	....
Depensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	....		2,786 00	11,244 47	3,774 18
" " ..	1869	10,692 04		....	10,347 91	3,859 14
" " ..	1870	....		17,780 05	10,368 16	7,145 42
" " ..	1871	....		7 50	11,848 39	8,891 61
" " ..	1872	....		10,000 21	10,594 30	8,163 70
" " ..	1873	....		1,011 75	13,042 25	12,467 65
" " ..	1874	.....		....	13,405 20	7,610 70
" " ..	1875	1,780 00		....	13,351 91	7,097 34
Coût de la construct. primitive.	......	....	1,945,624 73			
Dépensé par le gouvernement fédéral....................	1876	....		....	13,320 61	6,423 67
" " ..	1877	49,211 37		....	13,375 70	6,440 54
" " ..	1878	145,015 45		....	13,825 50	4,935 21
" " ..	1879	143,092 05		....	13,817 96	4,983 15
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " .	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		....	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" " ..	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" " ..	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" " ..	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,703 68
Coût de l'agrandissement......	....	....	5,288,557 87			
Total	....	....	*7,234,182 60	164,412 92	908,738 33	566,707 38

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG

—	Exercice terminé.	Capital. Pointe. Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premier frais de construction					1,320,655 54			
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
A reporter		2,853 76	1,250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG—*Suite.*

—	Exercice terminé.	Capital. Pointe Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	...	2,853 76	1,250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897	....	262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06	....	10,708 66	8,032 84
" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16		9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	7,410 00	11,092 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	4,137 04	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 { 308,556 26	5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906	....	140,920 65	....	140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907	....	45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908	......	100,312 81	....	100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
Totaux	..	877,090 57	6,106,939 73	2,158,242 00	*10,473,624 10	108,005 04	397,032 10	371,162 24

* Premiers frais de construction....... $ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement......... 9,152,968 56

Total... ....$10,473,624 10

Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, page 9.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	...	222,220 00	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	7,416,019 83	....	....	....
" depuis "	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
" " "	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
" " "	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " "	1871	....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " "	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " "	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " "	1874	746,420 61	....	50,966 48	103,666 99
" " "	1875	1,047,119 91	....	52,595 00	88,539 99
" " "	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " "	1877	2,199,962 61	....	59,963 47	49,783 93
" " "	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
" " "	1879	1,552,697 41	....	59,912 23	56,755 57
" " "	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " "	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " "	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " "	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " "	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " "	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " "	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " "	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " "	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " "	1889	225,910 21	48,803 80	113,587 05	77,547 77
" " "	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " "	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " "	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " "	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " "	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " "	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " "	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " "	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " "	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " "	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " "	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " "	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " "	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " "	1903	315,819 49	94,127 21	90.684 05	72,004 59
" " "	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " "	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " "	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " "	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " "	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
Total	... *	28,082,629 86	1,153,560 56	3,348,520 96	2,863,081 89

* Dépense totale comme ci-dessus	$	28,082,629 86
Moins dépensé par le gouvernement impérial		222,220 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1907, page 4	$	27,860,409 86
Premiers frais de constr., y compris ceux du prem. agrandiss.	$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland		20,388,805 83
Dépense totale comme ci-dessus	$	28,082,629 86

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..	134,456 51	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	778 16	432 47
" " " ..	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " .	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
" " "	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
" " " .	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
" " " .	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" " " .	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" " " .	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" " " .	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" " " .	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " .	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
" " " ..	1900	....	....	1,840 51	2,679 21
" " " ..	1901	....	....	1,895 89	3,999 02
" " " ..	1902	....	....	1,994 52	3,015 97
" " " ..	1903	....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" " " ..	1904	....	....	2,292 94	2,244 13
" " " ..	1905	....	....	2,151 01	6,091 44
" " " ..	1906	....	....	2,259 16	2,294 86
" " " ..	1907	....	2,449 96	1,595 62	901 47
" " " ..	1908	....	2,501 42	2,248 29	1,693 63
Total.....................	....	*1,170,215 63	64,201 10	88,147 60	108,332 90

* Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

Premiers frais de construction....................................	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris nouvelle écluse..........................	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes demandées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	......	*	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	63,053 64	....	....	....
depuis	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " "	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
" " "	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " "	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " "	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
" " "	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " "	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
" " "	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
" " "	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
" " "	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
" " "	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
" " "	1879	243,141 24	....	11,501 22	7,629 98
" " "	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" " "	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" " "	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" " "	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" " "	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" " "	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" " "	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " "	1887	20,747 11	....	20,011 36	10,554 41
" " "	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" " "	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" " "	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " "	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " "	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,020 15
" " "	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " "	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " "	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " "	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" " "	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " "	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " "	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
" " "	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" " "	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" " "	1902	....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" " "	1903	....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" " "	1904	....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" " "	1905	....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
" " "	1906	....	24,179 33	18,232 71	10,924 72
" " "	1907	....	9,393 38	16,749 03	7,036 40
" " "	1908	....	1,387 35	23,019 45	9,775 35
Total	....	†4,182,092 96	252,133 19	588,062 95	454,772 26

* Dépense non donnée—les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie à Montréal, en 1852, où elles étaient gardées.

† Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19, coût d agrandissement, $4,119,039.32.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET BARRAGE DE LA CULBUTE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération.	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	835 53	....	....
" " " ..	1874	....	38,388 99	....	....
" " " ..	1875	63,659 29	....	....	....
" " " ..	1876	76,842 44	....	....	....
" " " ..	1877	56,081 87	....	....	....
" " " ..	1878	5,933 53	....	....	....
" " " ..	1879	20,694 19	....	....	....
" " " ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	....	962 85	....
" " " ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	....	733 50	....
" " " ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	....	739 50	730 60
" " " .	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
" " " ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	....	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....	100 00
" " " ..	1899	....	....	....	....
" " " ..	1900	3,085 00	....	....	....
" " " ..	1901	197 00	....	....	....
" " " ..	1902	....	1,135 00	....	....
" " " ..	1903	....	....	....	....
" " " ..	1904	....	2,204 50	....	....
" " " .	1905	....	2,255 00	....	....
" " " ..	1906	....	....	....	....
" " " ..	1907	....	....	....	....
" " " ..	1908	....	....	....	....
Total....................	.....	*382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Inclus le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	...	3,911,701 47	....	....	.. . .
Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	153,062 60	....	....	.. ..
" depuis "	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " "	1869	....	.....	19,250 71	13,140 77
" " "	1870	.....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " "	1871	.....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " "	1872	.....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " "	1873	.....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " "	1874	.....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " "	1875	9,310 85	.....	26,553 37	19,699 81
" " "	1876	2,163 96	.....	26,430 77	14,428 25
" " "	1877	214 11	.....	25,959 56	14,198 18
" " "	1878	.....	.....	26,651 51	11,034 22
" " "	1879	7,703 88	.....	26,042 52	7,131 55
" " "	1880	.....	.....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	.....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	.....	.....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	.....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	.....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	.....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	.....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	.....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	.....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	.....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	.....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	.....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	.....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	.....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	.....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	.....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	.....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	.....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	.....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	.....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	.....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	.....	.....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	.....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	.....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	.....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " "	1906	.....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " "	1907	.....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " "	1908	.....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
Total	..	*4,085,889 21	427,765 21	1,229,609 61	997,558 94

* Travaux de la rivière Ottawa.

Ecluse de Ste-Anne page 16		$ 1,170,215 63
Canal de Carillon et Grenville page 17		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 18		382,776 46
Canal Rideau, tel que ci-dessus	$ 4,085,889 21	
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		174,187 74
Total des travaux de l'Ottawa (capital)		$ 5,909,272 79
Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération. $	719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" les canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputées à Divers voir page 229, partie ii, Comptes public	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, voir page xxxvi, des Comptes pub., bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7,353,407 02
Moins dépensé avant la confédération, transféré aux comptes du revenu . . $	320,618 28	
" en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1907, page 4 ..... 1908, page 4		$ 6,867,531 46

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

W. C. LITTLE
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour contribution, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE SAINT-OURS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	......	121,537 65	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " " ..	1869	....	....	1,755 15	1,399 18
" " " ..	1870	....	....	1,458 09	1,006 22
" " " ..	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " " ..	1872	....	....	1,565 80	1,263 19
" " " ..	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " " ..	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " " ..	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " " ..	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " " ..	1877	....	....	1,533 40	750 80
" " " ..	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " " ..	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " " ..	1880	....	....	1,614 01	705 54
" " " ..	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " " ..	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" " " .	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " " ..	1884	....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
" " " ..	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " " ..	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " " ..	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" " " ..	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " " ..	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " " ..	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " " ..	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " " ..	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " " ..	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" " " ..	1894	....	....	2,216 68	924 55
" " " ..	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " " ..	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" " " ..	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " " ..	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " "	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
" " " ..	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" " " ..	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" " " ..	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" " " .	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" " " ..	1904	....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" " " ..	1905	....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" " " ..	1906	....	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" " " .	1907	....	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" " " ..	1908	....	3,338 79	2,894 76	2,121 43
Total	....	*121,537 65	162,861 21	83,465 72	74,274 84

* Inclus dans le coût total des travaux du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 21.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	634,711 76	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	....	....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	....	....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " .	1875	2,415 00	....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	....	....	10,593 14	13,273 56
" " " .	1877	80 00	....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	....	....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	....	....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " "	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " .	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " .	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " .	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " "	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	....	8,567 78	19,040 93	11,920 74
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,779 12
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " .	1898	....	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " .	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " ..	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
		637,364 66			
Moins produit de vente d'un lopin de terre ...	....	150 00			
Total	....	*637,214 66	644,063 64	684,106 50	642,408 39

* Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly, tel que ci-dessus		$ 637,214 66
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 20..........................		121,537 65
Moins somme déduite lors de la confédération, *voir* Comptes publics de 1868, partie i, page 9,		$ 758,752 31
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat., canal Chambly, comme ci-dessus...........	$ 634,711 76	
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 20	121,537 65	
	$ 756,249 41	
Rapp. comme actif dans les comptes publ., 1868.	433,807 83	
		322,441 58
Conforme aux Comptes publics, 1908, page 4		$ 436,310 73

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " .	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	7,135 63	....	....	....
" " " ..	1883	84,071 68	....	....	....
" " " ..	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " .	1887	142,563 66	....	....	....
" " " ..	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215,326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	....	....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	....	....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	....	....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906	....	293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907	....	10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908	....	37,334 70	4,244 42	2,953 23
Total..........	....	*1,248,820 26	51,713 03	94,421 84	69,953 68

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1908, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	.....	309,371 31	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " " .	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " " .	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " " .	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " " ..	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
" " " ..	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
" " " ..	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
" " " ..	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
Total	.....	*5,773,664 71	438,875 66	175,847 05	288,345 41

* Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus $5,773,664 71
MOINS—Dépensé avant la confédération.................. ......$ 309,371 31
" année 1880. .... 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1908, page 4... ... .$5,463 731 90

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Depensé par le gouv. avant la confédération..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	748 65	....	....
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
" " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	....	*	*
" " " ..	1901	....	....	*	*
" " " ..	1902	....	....	*	*
" " " ..	1903	....	....	*	*
" " " ..	1904	....	....	*	*
" " " ..	1905	....	....	*	*
" " " ..	1906	....	....	*	*
" " " ..	1907	....	....	*	*
" " " ..	1908	....	....	*	*
Total....................	.....	†489,599 23	748 65	*	*

* Inclus dans le canal Rideau.
† Conforme au bilan des Comptes publics, 1908, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAUT SAINTE-MARIE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	949 35	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	8,145 06	....	....	....
" " " ..	1889	34,018 95	....	....	....
" " " ..	1890	176,568 55	....	....	....
" " " ..	1891	325,336 33	....	....	....
" " " ..	1892	341,474 31	....	....	....
" " " ..	1893	589,801 25	....	....	....
" " " ..	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " " ..	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " " ..	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " " .	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " " ..	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " " ..	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " " ..	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " " ..	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " " ..	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " " .	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
" " " ..	1906	120,000 00	....	15,878 11	20,086 15
" " " .	1907	95,504 63	....	12,290 94	11,520 53
" " " ..	1908	140,433 22	....	20,345,38	23,206 00
Total	..	*4,779,613 84	997 74	201,598 86	153,343 36

* Conforme aux Comptes publics, 1908, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	....	....	....	....
" " " ..	1889	....	....	....	....
" " " ..	1890	....	....	....	....
" " " ..	1891	....	....	....	....
" " " ..	1892	54,235 76	....	....	....
" " " ..	1893	210,336 24	....	....	....
" " " ..	1894	723,380 95	....	....	....
" " " ..	1895	752,016 53	....	....	....
" " " ..	1896	535,939 07	....	....	....
" " " ..	1897	363,126 06	....	....	....
" " " ..	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " " ..	1899	1,442,824 22	....	....	....
" " " ..	1900	693,806 24	....	6,711 84	5,000 00
" " " ..	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " " ..	1902	235,021 79	....	22,672 50	2,267 13
" " " ..	1903	248,929 10	....	31,987 06	10,362 23
" " " ..	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " " ..	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " " ..	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " " ..	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " " ..	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
Total..........	......	*6,955,317 59	69,625 20	210,963 69	152,463 13

* Inclus dans le coût total des travaux du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* partie i, page 9.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant le montant dépensé pour construction et agrandissement des canaux, 31 mars 1908.

Canal.		Construction.	Agrandissement.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Pierre		648,547 14		648,547 14
Lachine		2,589,532 85	9,211,525 18	11,801,058 03
Beauharnois		1,636,690 26		1,636,690 26
Fleuve Saint-Laurent et Canaux		18,442 85	3,346,874 72	3,365,317 57
Lac Saint-Louis			298,176 11	298,176 11
Lac Saint-François			75,906 71	75,906 71
Cornwall		1,945,624 73	5,288,557 87	7,234,182 60
Williamsburg	Pointe-Farran		877,090 57	10,473,624 10
	Galops		6,106,939 73	
	Rapide Plat		2,158,242 00	
	Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	
Welland		7,693,824 03	20,388,805 83	28,082,629 86
Sainte-Anne		134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
*Carillon et Grenville		63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Culbute		382,776 46		382,776 46
Rideau		4,085,889 21		4,085,889 21
Saint-Ours		121,537 65		121,537 65
Chambly		637,214 66		637,214 66
Murray		1,248,820 26		1,248,820 26
Trent		5,773,664 71		5,773,664 71
Tay		489,599 23		489,599 23
Sault Sainte-Marie		4,779,613 84		4,779,613 84
Soulanges		6,955,317 59		6,955,317 59
Total		40,525,261 16	52,917,613 42	93,442,874 58

* Non compris la construction par le gouvernement impérial ; les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852, où elles étaient gardées.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

*RÉCAPITULATION—Dépenses sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

——	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris les dépenses du gouvernement impérial...	.....	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération....	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" " ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" " ..	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" " ..	1871	....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" " ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" " ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" " ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" " ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" " ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" " ..	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" " ..	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" " ..	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" " ..	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1 552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " .	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
Total............	....	93,442,874 58	5,062,331 06	10,704,749 95	8,563,151 82	13,763,468 60

*Ceci ne comprend pas les dépenses imputées sur les canaux en général, mais celles faites sur les canaux mentionnés.

W. C. LITTLE,
Comptable

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 juillet 1908.

LOCATAIRES DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er avril 1907.	Echu pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1908.	Totaux.	1907-1908.	Diminution.	Deposé au crédit du receveur général.	Payé aux percepteurs.	Balances dues le 31 mars 1908.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
63,187 44	35,153 71	98,341 15	Canal Welland	300 00	32,451 78	32,451 78	65,589 37	98,341 15
4,974 67	3,191 00	8,165 67	" Williamsburg		2,195 50	2,195 50	5,970 17	8,165 67
7,710 37	7,585 50	15,295 87	" Cornwall		7,566 50	7,566 50	7,729 37	15,295 87
13,169 84	9,573 00	22,742 84	" Beauharnois		6,000 00	6,000 00	13,520 84	22,742 84
					3,222 00	3,222 00		
34,448 16	74,698 52	109,146 68	" Lachine	1,991 76	65,064 13	65,064 13	42,090 79	109,146 68
630 84	186 00	816 84	" Chambly		61 00	61 00	755 84	816 84
3,000 72	4,082 98	7,083 70	" Rideau	70 00	3,618 25	3,618 25	3,395 45	7,083 70
1,207 95	2,812 04	4,019 99	" Vallée de la Trent		2,702 04	2,702 04	1,317 95	4,019 99
45 00	520 00	565 00	" Saut Sainte-Marie		515 00	515 00	50 00	565 00
25,762 33	515 00	26,277 33	" Carillon et Grenville		285 50	285 50	25,991 83	26,277 33
9 00	68 00	77 00	Divers canaux		68 00	68 00	9 00	77 00
57 00	3,073 00	3,130 00	Canal Soulanges	6 00	3,124 00	3,124 00		3,130 00
154,203 32	141,458 75	295,662 07	Totaux	2,367 76	126,873 70	126,873 70	166,420 61	295,662 07

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

COMPTE DES RECETTES TERMINÉS LE 31 MARS 1908.

Revenu des canaux. Quaiage, emmagasinage et amendes.	Revenu des canaux. Revenu total des canaux.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.	Division de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	*Canal Welland* ..	.....	.....	.....	194,075 61
41 04	41 04	1,922 90	1,963 94	Port-Colborne	41 04	1,922 90	1,963 94	2,904 45
298 50	298 50	30,528 88	30,827 38	Port-Dalhousie	298 50	30,528 88	30,827 38	2,190 02
339 54	339 54	32,451 78	32,791 32	.... Totaux	339 54	32,451 78	32,791 32	199,170 08
.....	.....	.....	.....	*Canaux du Saint-Laurent*	.....	.....	.....	388,695 35
.....	.....	9,222 00	9,222 00	Beauharnois	.....	9,222 00	9,222 00	.....
10 00	10 00	7,566 50	7,576 50	Cornwall	10 00	7,566 50	7,576 50	1,771 30
.....	.....	2,195 50	2,195 50	Cardinal	.....	2,195 50	2,195 50	1,091 60
543 97	543 97	.....	543 97	Lachine	543 97	.....	543 97	5,553 14
16,684 62	16,684 62	65,065 13	81,749 75	Montréal	16,684 62	65,065 13	81,749 75	7,375 32
35 00	35 00	3,124 00	3,159 00	Coteau-Landing (Soulanges)	35 00	3,124 00	3,159 00	1,555 85
.....	.....	.....	.....	Kingston	.....	.....	.....	672 63
17,273 59	17,273 59	87,173 13	104,446 72	.... Totaux	17,273 59	87,173 13	104,446 72	406,715 19
.....	.....	.....	.....	*Canal Chambly*	.....	.....	.....	65,199 72
.....	.....	50 00	50 00	Chambly	.....	50 00	50 00	1,276 73
.....	.....	11 00	11 00	Saint-Jean	.....	11 00	11 00	1,563 36
.....	.....	.....	.....	Saint-Ours	.....	.....	.....	737 03
.....	.....	61 00	61 00	.... Totaux	.....	61 00	61 00	68,776 84
.....	.....	.....	.....	*Canaux de l'Ottawa*	.....	.....	.....	39,112 72
8 00	8 00	231 50	239 50	Grenville	8 00	231 50	239 50	631 91
4 00	4 00	54 00	58 00	Carillon	4 00	54 00	58 00	618 24
.....	.....	30 00	30 00	Ecluse de Ste-Anne	.....	30 00	30 00	885 82
12 00	12 00	315 50	327 50	..... Totaux	12 00	315 50	327 50	41,248 69

				Canal Rideau				102,880 71
235 60	235 60	3,070 05	3,305 65	Ottawa	235 60	3,070 05	3,305 65	1,630 10
35 00	35 00	468 50	503 50	Kingston Mills	35 00	468 50	503 50	463 49
120 00	120 00	79 70	199 70	Smith's Falls	120 00	79 70	199 70	544 75
390 60	390 60	3,618 25	4,008 85	Totaux	390 60	3,618 25	4,008 85	105,519 05
				Canal Saint-Pierre				4,313 77
		32 00	32 00	Canal Saint-Pierre		32 00	32 00	200 50
		32 00	32 00	Totaux		32 00	32 00	4,514 27
				Canal Murray.				
		5 00	5 00	Brighton		5 00	5 00	7,672 85
				Canal de la Trent				66,492 37
				Burleigh				
				Bobcaygeon				
				Fenelon Falls				15 00
				Hastings				
		2,702 04	2,702 04	Peterborough		2,702 04	2,702 04	277 35
				Buckhorn				
		2,702 04	2,702 04	Totaux		2,702 04	2,702 04	66,784 72
		515 00	515 00	*Canal Saut Sainte-Marie*		515 00	515 00	44,921 38
18,015 73	18,015 73	126,873 70	144,889 43	Totaux	18,015 73	126,873 70	144,889 43	945,323 07
				Dragueurs				17,755 64
				Inspection				524 96
				Département des impres. et de la papeterie publique				1,445 64
				En général				25,769 16
				Grands totaux			144,889 43	990,818 47
				MOINS—Remboursement			7 30	
				Revenu net			144,882 13	

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen Nord-Américain.

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer Emb. de Windsor-	Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranch, de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération....	.....	10,766,725 54	....	....	... .
" depuis. "	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" " " ..	1871	2,916,782 13	....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	....	595,076 22	622,900 56
" " " . .	1873	5,201,450 37	....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	. . ....	1,532,589 62	861,593 43
" " " ...	1876	1,108,321 59	....	1,277,197 79	848,861 46
" " " ...	1877	1,318,352 19	....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " " ...	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " " ...	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " " ...	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " " ..	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " " ...	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " " ...	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " " ...	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " " ...	1902	4,621,841 05	....	5,590,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " " ...	1904	†1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " " ...	1906	‡3,765,170 90	... ...	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " " ..	1908	4,363,494 01	....	9,195,347 64	9,229,989 21
Total	.... .	*77,673,576 92	280,000 00	130,664,887 40	122,148,984 07

* Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds consolidé."

† Dépenses pour l'année....	$1,894,856 90
Moins remises des années précédentes................	14,000 30
	$1,880,856 60
‡ Dépenses pour l'année.	$3,760,942 95
Ajoutez chèque de 1901-2 payé pendant l'exercice 1905-6.	4,227 95
	$3,765,170 90

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 32 .... $77,673,576 92

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Ch. de fer de la N.-Ecosse.	Ch. de fer Européen et Nord-Américain.	
1868	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870	34,403 45	1,749 21	
1871	50,405 69	....	
1873	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 88,363 18	
		208,509 72	
			296,872 90
			†$77,376,704 02
Chemin de fer du Cap-Breton, page 37		3,860,679 14	
" d'Oxford et New-Glasgow, page 36		1,949,063 21	
" de Prolongement-Est, page 34		1,324,042 81	
" de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 38		333,942 72	
" du comté de Drummond, page 42		1,464,000 00	
" de Canada-Est, page 45		819,000 00	
			*9,750,727 88
Total du coût du réseau du chemin de fer Intercolonial			$87,127,431 90

* Cela s'accorde avec les comptes publics de 1907-8, page 4.

† Cela comprend une adjudication de $220.48 de la cour de l'Echiquier contre le chemin de fer Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Déposé par le gouvernement avant la confédération..	......	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	....	*	†
" " "	1893	....	*	†
" " "	1894	....	*	†
" " "	1895	....	*	†
" " "	1896	....	*	†
" " "	1897	....	*	†
" " "	1898	....	*	†
" " "	1899	....	*	†
" " "	1900	....	*	†
" " "	1901	....	*	†
" " "	1902	....	*	†
" " "	1903	....	*	†
" " "	1904	....	*	†
" " "	1905	....	*	†
" " "	1906	....	*	†
" " "	1907	....	*	†
" " "	1908	....	*	†
Total	....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Inclus dans les frais d'exploitation du ch. de fer Intercolonial † Inclus dans le revenu du ch. de fer Intercolonial ‡ Inclus dans le coût total du réseau du ch. de fer Intercolonial, page 33.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.				
" depuis "	1868			
" " "	1869			
" " "	1870			
" " "	1871			
" " "	1872			
" " "	1873			
" " "	1874			
" " "	1875			
" " "	1876			
" " "	1877			
" " "	1878			
" " "	1879			
" " "	1880			
" " "	1881			
" " "	1882			
" " "	1883			
" " "	1884			
" " "	1885			
" " "	1886	85,610 69		
" " "	1887	2,299 62		
" " "	1888	500 17		
" " "	1889			
" " "	1890			
" " "	1891			
" " "	1892			
" " "	1893			
" " "	1894			
" " "	1895			
" " "	1896			
" " "	1897			
" " "	1898			
" " "	1899			
" " "	1900			
" " "	1901			
" " "	1902			
" " "	1903			
" " "	1904			
" " "	1905			
" " "	1906			
" " "	1907			
" " "	1908			
Total		*88,410 48		

* Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40.00, laquelle fut payée au Receveur général en mars 1893.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

OXFORD ET NEW GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	.....	.....
" depuis "	1868	.....	.....
" " "	1869	.....	.....
" " "	1870	.....	.....
" " "	1871	.....	.....
" " "	1872	.....	.....
" " "	1873	.....	.....
" " "	1874	.....	.....
" " "	1875	.....	.....
" " "	1876	.....	.....
" " "	1877	.....	.....
" " "	1878	.....	.....
" " "	1879	.....	.....
" " "	1880	.....	.....
" " "	1881	.....	.....
" " "	1882	.....	.....
" " "	1883	.....	.....
" " "	1884	.....	.....
" " "	1885	.....	.....
" " "	1886	.....	.....
" " "	1887	.....	.....
" " "	1888	280,932 35	.....
" " "	1889	840,553 57	.....
" " "	1890	434,074 60	.....
" " "	1891	220,886 39	.....
" " "	1892	48,745 23	.....
" " "	1893	7,922 80	.....
" " "	1894	112,382 75	.....
" " "	1895	*	.....
" " "	1896	*	.....
" " "	1897	3,565 52	.....
" " "	1898	.....	.....
" " "	1899	.....	.....
" " "	1900	.....	.....
" " "	1901	.....	.....
" " "	1902	.....	.....
" " "	1903	.....	.....
" " "	1904	.....	.....
" " "	1905	.....	.....
" " "	1906	.....	.....
" " "	1907	*	.....
" " "	1908	.....	.....
Total ...	.....	‡ 1,949,063 21	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33. Montant de $220.48 ajouté par la Cour de l'Echiquier et adjugé en 1907 inclu au chemin de fer Intercolonial.

W. C. LITTLE,,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	....	.....	.....
" depuis "	1868	.....	.....
" " "	1869	.....	.....
" " "	1870	.....	.....
" " "	1871	.....	.....
" " "	1872	.....	.....
" " "	1873	.....	.....
" " "	1874	.....	.....
" " "	1875	.....	.....
" " "	1876	.....	.....
" " "	1877	.....	.....
" " "	1878	.....	.....
" " "	1879	.....	.....
" " "	1880	.....	.....
" " "	1881	.....	.....
" " "	1882	.....	.....
" " "	1883	.....	.....
" " "	1884	.....	.....
" " "	1885	.....	.....
" " "	1886	.....	.....
" " "	1887	76,501 89	.....
" " "	1888	689,450 50	.....
" " "	1889	1,083,276 60	.....
" " "	1890	1,170,523 62	.....
" " "	1891	521,441 62	.....
" " "	1892	99,936 96	.....
" " "	1893	59,982 74	.....
" " "	1894	158,770 61	.....
" " "	1895	*	.....
" " "	1896	*	.....
" " "	1897	405 00	.....
" " "	1898	389 60	.....
" " "	1899	.....	.....
" " "	1900	.....	.....
" " "	1901	.....	.....
" " "	1902	.....	.....
" " "	1903	.....	.....
" " "	1904	.....	.....
" " "	1905	.....	.....
" " "	1906	.....	.....
" " "	1907	.....	.....
" " "	1908	.....	.....
Total	.....	§3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 juillet 1908.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTREAL ET L'EUROPE

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	...	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	49,587 45	....
" " "	1886	135,214 38	....
" " "	1887	24,157 32	....
" " "	1888	397 35	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	124,568 23	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	17 99	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
Total	......	*333,942 72	....

* Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	3,114,735 11	....	....
" depuis "	1874	....	750 00	....
" " "	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " "	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " "	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " "	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " "	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " "	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " "	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " "	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " "	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " "	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " "	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " "	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " "	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " "	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " "	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " "	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " "	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " "	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " "	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " "	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " "	1895	....	232,905 19	149,654 78
" " "	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " "	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " "	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " "	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " "	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " "	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " "	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " "	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " "	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " "	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " "	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " "	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " "	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
Total	.....	*7,697,826 69	8,249,687 15	5,607,885 22

* Conforme aux comptes publics, 1907-1908, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Déposé par le gouvern. avant la confédération...	......	....	....	....
" depuis " ...	1868	....	....	....
" " " ...	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " " ...	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
" " " ...	1906	....	....	....
" " " ...	1907	....	....	....
" " " ...	1908	600 00	....	....
Total....................	.....	*62,785,919 97	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1907-1908, page 8.

(1)	Comprenant	$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état n° 3, page 50, pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER DIGBY ET ANNAPOLIS.

——	Année.	Capital.	Dépenses du revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889	9,847 27	
" " "	1890	381,942 75	
" " "	1891	196,869 36	
" " "	1892	26,129 89	
" " "	1893	2,190 62	
" " "	1894	1,675 36	
" " "	1895	570 55	
" " "	1896		
" " "	1897	41,457 29	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		8,381 82
" " "	1902		
" " "	1903		
" " "	1904		
" " "	1905		
" " "	1906		
" " "	1907		
" " "	1908		
Total		*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	...	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	....	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	....	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	1,459,000 00	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	5,000 00	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
" " "	1906	....	....
" " "	1907	....	....
" " "	1908	....	....
Total	.....	*1,464,000 00	....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 31 juillet 1908.

TRAVAUX DU TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

—	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	283,323 55
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	....
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	....
Total	......	*283,323 55

*S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1902-1903, page 6.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

RELEVÉ DU COMPTABLE.

Chemin de fer National–Transcontinental.

——	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	6,249 40
" " "	1905	778,491 28
" " "	1906	1,841,269 95
" " "	1907	5,537,367 50
" " "	1908	18,910,449 41
Total	......	*27,074,327 54

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1907-1908, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

CHEMIN DE FER CANADA-EST.

	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération	.....	.....
" depuis "	1868	.....
" " "	1869	.....
" " "	1870	.....
" " "	1871	.....
" " "	1872	.....
" " "	1873	.....
" " "	1874	.....
" " "	1875	.....
" " "	1876	.....
" " "	1877	.....
" " "	1878	.....
" " "	1879	.....
" " "	1880	.....
" " "	1881	.....
" " "	1882	.....
" " "	1883	.....
" " "	1884	.....
" " "	1885	.....
" " "	1886	.....
" " "	1887	.....
" " "	1888	.....
" " "	1889	.....
" " "	1890	.....
" " "	1891	.....
" " "	1892	.....
" " "	1893	.....
" " "	1894	.....
" " "	1895	.....
" " "	1896	.....
" " "	1897	.....
" " "	1898	.....
" " "	1899	.....
" " "	1900	.....
" " "	1901	.....
" " "	1902	.....
" " "	1903	.....
" " "	1904	.....
" " "	1905	800,000 00
" " "	1906	.....
" " "	1907	.....
" " "	1908	19,000 00
Total	.....	* 819,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	77,376,483 54	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,283 69	
Prolongement Est	1,324,042 81	
Comté de Drummond	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe	333,942 72	
Canada-Est	819,000 00	
		87,127,431 90
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ile du Prince-Edouard		7,697,826 69
Pacifique Canadien		62,785,919 97
Annapolis et Digby		660,683 09
Travaux du Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine-Teslin)		283,323 55
National Transcontinental		27,074,327 54
Wagon du Gouverneur général		56,538 82
Total		185,734,462 04
Memo. re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		185,734,462 04
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, ch. de fer Intercolonial, *voir* état, page 33		296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état, page 47		186,031,334 94

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
Total	......	*186,071,334 94	139,789,564 88	128,614,808 72

* Montant total payé sur la construction.. $186,071,334 94

Moins somme reçue de la cité de Saint-Jean, N.-B., comme prix d'achat de l'embranchement du chemin de fer de Carleton 40,000 00

Coût total de la construction.. †$186,031,334 94

† S'accorde avec le montant dépensé sur le capital, voir page 46.

W. C LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Exercice.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.			Imputable sur le revenu.			Total, dépense annuelle.
	Canaux.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868				6,305 66	12,000 00		2,416 66	20,722 32
1869				8,367 52	12,000 00		1,000 00	21,367 52
1870				7,853 03	18,698 89		7,679 78	34,231 70
1871				34,773 72	12,018 98			46,792 70
1872				20,049 50	12,208 76			32,258 26
1873				36,891 74	12,099 44		6,889 20	55,880 38
1874				40,098 84	12,959 25		5,428 98	58,487 07
1875				35,579 24	12,047 43		5,620 17	53,246 84
1876				42,920 10	86 08		5,690 28	48,696 46
1877					51 87	43,639 97		43,691 84
1878		1,860 00			556 00		34,388 59	36,804 59
1879								
1880		2,561 55			323 16			2,884 71
1881		2,338 41			5,535 22			7,873 63
1882					9,826 23			9,826 23
1883		11,781 27			6,978 54			18,759 81
1884		7,486 62	62,256 58		8,305 41			78,048 61
1885		16,725 47	11,003 38		1,210 61			28,939 46
1886		20,323 62	10,383 59		776 30			31,483 51
1887		20,873 21	23,545 34		649 04			45,067 59
1888		34,533 07	22,898 90		5,799 83			63,231 80
1889		10,091 87	16,552 64		5,207 64			31,852 15
1890		16,426 69	50,909 74		49,550 21			116,886 64
1891		16,925 31	16,314 41		56,922 05			90,161 77
1892		6,540 49	19,062 51		65,074 07			90,677 07
1893		8,498 41	4,313 73	28,640 93	63,965 54			105,418 61
1894		4,178 85	4,855 11	15,746 31	60,265 22			85,045 49
1895		10,695 48	13,221 27	19,304 87	60,769 56			103,991 18
1896		10,893 40	6,562 20	25,194 21	70,340 22			112,990 03
1897		2,937 47	5,118 99	25,142 90	62,777 12		597 39	96,573 87
1898		1,719 69	8,327 96	28,042 10	56,284 42	1,400 00		95,774 17
1899		1,318 79	67,005 86	22,085 19	66,850 29			157,260 13
1900		11,873 35	33,496 99	22,802 18	58,836 57			127,009 09
1901		12,267 99	28,658 78	33,986 68	61,938 61			136,852 06
1902		3,658 23	21,752 58	34,138 50	65,770 65			125,319 96
1903		2,491 84	15,570 43	35.398 00	63,175 19			116,635 46
1904		3,730 79	85,353 17	36,262 32	66,067 30			191,413 58
1905		1,498 14	97,507 00	38,660 52	64,515 07			202,180 73
1906		9,160 44	99,018 80	37,484 64	62,171 45			207,835 33
1907		9,687 55	92,115 62	34,183 75	66,251 27			202,238 19
1908	14,999 70	24,760 08	178,266 39	45,115 99	105,518 99			368,661 15
	4,999 70	287,838 08	994,071 97	715,028 44	1,376,382 48	45,039 97	69,711 05	3,503,071 69

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 31 MARS 1908.

DÉPENSES.

Imputable sur le compte du capital—				
Chemins de fer, *voir* page 46		$ 185,734,462 04		
Canaux " 28 et 48		93,457,874 28		
			$ 279,192,336 32	
Imputable sur le fonds consolidé—				
* Subventions aux chemins de fer, d'après l'état n° 3, page 54		$ 37,616,131 84		
Compte des recettes—				
Chemin de fer Intercolonial *voir* page 32	$ 280,000 00			
Somme transférée du capital " 33	296,872 90			
Chemin de fer " 48	994,071 97			
Canaux " 28	5,062,331 06			
" " 48	287,838 08			
En général, ch. de fer et canaux " 48	715,028 44			
		7,636,142 45		
Compte des recettes—				
Canaux—Frais d'exploitation et personn., *voir* page 28	$ 10,704,749 45			
Canaux—Réparations, *voir* page 28	8,563,152 32			
" " " 48	1,376,382 48			
Ch. de fer—Frais d'exploitation, *voir* page 47	139,789,564 88			
" " " 48	45,039 97			
En général—Ch. de fer et canaux " 48	69,711 05			
		160,548,600 15		
			205,800,874 44	
Dépenses totales pour chemins de fer et canaux			$ 484,993,210 76	

DÉPENSE COMME CI-DESSUS DIVISÉE ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

CHEMINS DE FER.

Compte du capital	$ 185,734,462 04	
Fonds consolidé	179,021,681 56	
		$ 364,756,143 60

CANAUX.

Compte du capital	$ 93,457,874 28	
Fonds consolidé	25,994,453 39	
		119,452,327 67

DÉPENSE GÉNÉRALE À DIVISER ENTRE LES DEUX.

Fonds consolidé	784,739 49
Total, dépenses sur chemins de fer et canaux	$ 484,993,210 76

RECETTES DIVISÉES ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX.

Ch. de fer—Recettes du 1er juillet 1867 au 31 mars 1908 (pour détails *voir* page 47)	$ 128,614,808 72
Canaux " " " " 28)	13,763,468 60
Recettes totales pour chemins de fer et canaux	$ 142,378,277 32

* Cette somme ne comprent pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Canadien du Pacifique, ni la somme de $660,683.09 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, qui toutes deux sont comprises dans le compte du capital, ni la subvention annuelle de $119,700 payée jusqu'en 1905 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000, accordée par 47 Vict., chap. 8 (1884) et la subvention annuelle de $107,730, comme intérêt à $4\frac{1}{2}$ pour 100 depuis 1905 sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne d'Ottawa à Québec, laquelle somme considérée comme passif, a été transférée à la dette publique par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publics, 1898-1904, page X, et page 79, 1906).

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 juillet 1908.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1901.
	$ c.		$ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	International, Québec	156,800 00
53 " 2			
45 " 14	384,000 00		
46 " 25	80,000 00		
48-49 " 59	96,000 00		
49 " 10	186,295 00		
50-1 " 24	28,800 00		
51 " 3	96,000 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	1,006,743 50
52 " 3	64,000 00		
53 " 2	30,000 00		
54-5 " 8	5,250 00		
57-8 " 4	44,800 00		
46 " 25	89,600 00		
49 " 10	70,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee,	
50-1 " 24	12,800 00	Tamworth et Québec, Ontario	208,732 80
52 " 3	32,000 00		
55-6 " 5	64,000 00		
47 " 8	272,000 00		
51 " 3	41,000 00	Jonction de Pontiac du Pacifique, Québec	193,578 00
53 " 2	24,000 00		
46 " 25	115,200 00		
47 " 8	76,800 00	Caraquette, N.-B.	224,000 00
50-1 " 24	32,000 00		
47 " 8	32,000 00		
49 " 10	57,600 00		
52 " 3	22,400 00	Nord-Canadien, Québec, autrefois Grand-Nord, Qué-	
53 " 2	48,000 00	bec	520,011 11
56 " 2	48,000 00		
57-8 " 4	70,400 00		
*	*		
47 " 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	48,000 00
45 " 14	660,000 00		
46 " 26	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	1,320,000 00
53 " 2			
47 " 8	128,000 00		
48-9 " 59	19,200 00		
49 " 10	32,000 00	Canada-Est, autrefois *Northern and Western*, N.-B.,	
48-9 " 59	24,439 84	y compris aussi l'embranchement de Chatham	374,839 84
51 " 3	140,800 00		
57-8 " 4	35,200 00		
62-3 " 7	*		
47 " 8	60,342 00		
51 " 3		Québec-Central, Québec	348,342 00
53 " 2	288,000 00		
48-9 " 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec	93,757 57
53 " 2	40,000 00		
48-9 " 59	30,000 00		
50-1 " 24	64,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec	103,600 00
51 " 3	9,600 00		
46 " 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B	82,652 82
51 " 3	44,252 82		
47 " 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00		
49 " 10	38,400 00	Canada-Atlantique, Ontario	282,355 20
50-1 " 24	180,000 00		
47 " 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B	750,000 00
47 " 8	96,000 00	Erié et Huron, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00		
47 " 8	300,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec	620,000 00
52 " 3			
		A reporter	6,451,812 84

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1908.

Paiements.							Total au 31 mars 1908.
1901-1902.	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	....	....	....	....	....	....	156,800 00
....	....	....	....	86,016 00	67,712 00	73,472 00	1,233,943 50
....	....	....	....	....	....	....	208,732 80
....	....	....	....	....	....	....	193,578 00
....	....	....	....	....	....	....	224,000 00
....	37,777 20	....	....	....	....	256,870 40	814,658 71
....	....	....	....	....	....	....	48,000 00
....	....	....	....	....	....	....	1,320,000 00
....	....	....	....	....	....	....	374,839 84
....	....	....	....	....	....	55,638 69	403,980 69
....	....	....	....	....	....	....	93,757 57
....	....	....	....	....	....	....	103,600 00
....	....	....	....	....	....	....	82,652 82
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00
....	....	....	....	....	....	....	282,355 20
....	....	....	....	....	....	....	750,000 00
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00
....	....	....	....	....	....	....	620,000 00
....	37,777 20	....	....	86,016 00	67,712 00	385,981 09	7,029,299 13

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Autorité.	Subventions accordées. Montant.	Chemin de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1901.
	$ c.		$ c.
		Report	6,451,812 84
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 " 10 50-1 " 24 56 " 2 53 " 2	32,000 00 96,000 00 64,000 00 37,500 00	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
47 " 8 52 " 3	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
49 " 10 50-1 " 24	96,000 00 6,400 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00
47 " 8 52 " 3	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.	50,460 00
56-1 " 24 57-8 " 4	65,200 00 274,940 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Québec	310,335 95
49 " 10 50-1 " 24	38,400 00 4,000 00	Joggins, N.-E	37,500 00
45 " 14 48-9 " 58 51 " 3 53 " 2	240,000 00 258,000 00 100,000 00 51,200 00	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 " 59 50-1 " 24	44,800 00 6,400 00	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
49 " 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	Cie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10 53 " 2	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
50-1 " 24 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4	96,000 00 14,400 00 76,800 00 96,000 00	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
48-9 " 59 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	128,000 00 64,000 00	Brockville, Westport et Saut Sainte-Marie, Ont.	105,200 00
49 " 10 53 " 2	32,000 00 10,200 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
50-1 " 24	54,400 00	South Norfolk, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 " 59 49 " 10	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 10 52 " 3	108,800 00 48,000 00	Hereford, Québec	155,200 00
50-1 " 24 55-6 " 5 62-3 " 7	118,400 00 224,000 00 *	Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ontario	338,731 00
50-1 " 24 56 " 2	62,400 00	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
50-1 " 24 55-6 " 5 57-8 " 4	138,400 00 108,000 00 108,800 00	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario	38,400 00
52 " 3	30,000 00	Cie du pont de ch. de fer Frédéton, et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.	5,553 57
55-6 " 5 61 " 1	240,000 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	235,200 00
50-1 " 24	44,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	39,850 00
52 " 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3 63-4 " 8	54,400 00 *	Mille-Iles, Ontario	24,400 00
		A reporter	10,097,498 36

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1908—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1908.
1901-02.	1902-03.	1903-04.	1904-05.	1905-06.	1906-07.	1907-08.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	37,777 20	....	....	86,016 00	67,712 00	385,981 09	7,029,299 13
....	....	....	....	....	....	....	113,440 00
....	....	....	....	....	....	....	217,600 00
....	....	....	....	....	....	....	11,200 00
....	....	....	....	....	....	....	40,345 00
....	....	....	....	....	....	....	144,000 00
....	....	....	....	....	....	....	101,600 00
....	....	....	....	....	....	....	50,460 00
....	....	....	....	....	....	....	310,335 95
....	....	....	....	....	....	....	37,500 00
....	....	....	....	....	....	....	645,950 00
....	....	....	....	....	....	....	51,200 00
....	....	....	....	....	....	....	14,656 00
....	....	....	....	....	....	....	15,360 00
....	....	....	....	....	....	....	256,000 00
....	....	....	....	....	....	....	423,936 00
....	....	....	....	....	35,600 00	....	140,800 00
....	....	....	....	....	....	....	41,280 00
....	....	....	....	....	....	....	54,400 00
....	....	....	....	....	....	....	46,000 00
....	....	....	....	....	....	....	21,888 00
....	....	....	....	....	....	....	155,200 00
137,120 00	....	....	....	....	....	....	475,851 00
....	....	....	....	....	....	....	62,400 00
....	....	....	....	....	....	....	38,400 00
....	....	....	....	....	....	....	30,000 00
....	....	....	....	....	....	....	5,553 57
....	....	....	....	....	....	....	235,200 00
....	....	....	....	....	....	....	39,850 00
....	....	....	....	....	....	....	13,600 00
5,440 00	....	....	....	....	....	....	29,840 00
142,560 00	37 777 20	....	....	86,016 00	103,312 00	385,981 09	10,853,144 65

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1901.
	$ c.		$ c.
		Report	10,097,498 36
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Quebec	96,000 00
52 " 3	375,000 00	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	Vallée de la Cornwallis, N.-E.	44,800 00
52 " 3 57-8 " 6 60-1 " 4	320,000 00 64,000 00 *	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau)	284,128 00
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 54 142,400 00 48,000 00	Central, N.-B	226,012 54
53 " 2	361,270 00	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
52 " 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4 52 " 3	64,000 00 163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B	163,200 00
54-5 " 8 53 " 2 55-6 " 5	89,600 00 35,200 00 9,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B	134,016 00
53 " 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B	88,800 00
53 " 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Québec	84,800 00
53 " 2 55-6 " 5	57,600 00 25,024 00	St-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	*40,000 00	New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.	39,840 00
56 " 2 57-8 " 4	102,400 00 102,400 00	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
55-6 " 5	*21,600 00	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-61 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	Montfort et de Colonisation, Québec	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
56 " 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ontario	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	Can. du Pacifique, Revelstoke au Lac-La-Flèche, C.-B.	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B	117,760 00
55-7 " 5	89,600 00	Dominion Coal Company, N.-E.	87,808 00
56 " 2	22,400 00	Cie de chemin de fer de navigation d'Oshawa, Ontario	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario	69,271 48
56 " 2	*11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B.	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	Cap-de-la-Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, Ont.	30,720 00
*	*	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth.	90,400 00
*	*	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario	262.384 00
		A reporter	14,983,385 18

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1908—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1908.
1901-02.	1902-03.	1903-04.	1904-05.	1905-06.	1906-07.	1907-08.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
142,560 00	37,777 20			86,016 00	103,312 00	385,981 09	10,853,144 65
							96,000 00
							375,000 00
							57,600 00
							271,200 00
							192,000 00
							44,800 00
8,192 00		118,368 00				4,243 20	414,931 20
							226,012 54
							361,270 00
							152,800 00
							163,200 00
							134,016 00
							88,800 00
							32,800 00
			38,250 00	45,764 50		24,128 00	192,942 50
							149,481 60
							39,840 00
							188,816 00
							23,712 00
							779,712 00
							167,440 00
							96,000 00
							39,744 00
							80,000 00
							117,760 00
							87,808 00
							22,400 00
	44,160 00	4,000 00					117,431 48
							14,848 00
							53,699 20
							7,424 00
							30,720 00
	60,000 00	9,600 00					160,000 00
							262,384 00
150,752 00	141,937 20	131,968 00	38,250 00	131,780 50	103,312 00	414,352 29	16,095,737 17

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Autorité.	Subventions accordées. Montant.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1901.
	$ c.		$ c.
		Report	14,983,385 18
60-61 V., chap. 5	3,630,000 00	Cie du Pac. Canad., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau)	3,321,774 00
60-61 " 4 63 " 3	500,000 00	Cie du Grand-Tronc. "Pont du Jubilé Victoria" Qué.	500,000 00
*	*	Cie de ch. de fer International du Nouv.-Brunswick, ci-devant ch. de fer Ristigouche et de l'Ouest	46,930 00
*	*	Cie de ch. de fer Richelieu-Est, Québec	69,952 00
*	*	Rive-Sud, Québec	119,290 19
*	*	Pembroke-Sud, Ontario	64,000 00
*	*	Cie de ch. de fer de la vallée de Massawippi, Québec	5,376 00
*	*	Cie d'Inverness et Richmond, N.-E., maintenant Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	132,300 00
*	*	Cie de ch. de f. Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et Territoires du N.-O	537,600 00
*	*	Cie de ch. de fer Can. Pac. (Embranch. de Pipestone)	92,800 00
*	*	" Ontario-Central, Ontario	67,200 00
*	*	" Midland, N.-E	170,264 00
62-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8	1,000,000 00	Cie du pont de Québec, Québec	74,570 00
*	*	Cie de ch. de fer de la Rivière Ste-Marie, T. N.-O	75,000 00
60-1 Vic., chap. 4 63-4 " 2	212,500 00	Cie de ch. de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau. (Pont Interprovincial sur la riv. Ottawa)	212,500 00
1 Ed. VII., ch. 7	*	Atlantique et Lac Supérieur, Québec	
1 " 7	*	Montréal et ligne provinciale, Québec	
62-3 Vic., chap. 7	*	York et Carleton, N.-B	
62-3 " 7 63-4 " 8 1 Ed. VII., ch. 7	*	Algoma-Central et Cie de la Baie-d'Hudson, Ontario	
*	*	Ch. de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E	
*	*	Cie du Can. Pac. (Kootenay et embr. d'Arrowhead)	
*	*	" (Embranchement de Selkirk)	
*	*	" " de Dyment)	
*	*	" " de Waskada)	
*	*	Cie de ch. de fer Manitouline et Rive Nord, Ont	
*	*	Ch. de fer de la Baie de Quinté, Ont	
*	*	" des Mines de Bruce et Algoma Ont	
*	*	Cie de ch. de fer de la Rivière Maganetawan, Ont	
*	*	Ch. de fer Canadian-Northern Québec, ci-devant ch. de fer Chateauguay et Northern, Québec	
*	*	Cie de ch. de fer Can. du Pac. (Embr. côte du Faisan)	
*	*	" de Halifax et du Sud-Ouest, N.-E	
*	*	" de Colonisation du Nord, Québec	
*	*	" et houille du Nouveau-Brunswick, N.-B	
*	*	" de Schomberg et Aurora, Ont	
*	*	" Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, Ont.	
*	*	" de Middleton et plage de Victoria, N.-E.	
*	*	" et houille de Beersville, N.-B	
3 Ed. VII., c. 57	*	" " Nicola, Kamloops et Similkameen	
4 " 34	*	" Canadien du Pac. (Ebr. de Staynerville).	
6 " 43	*	Ch. de fer des Mines du Klondike	
6 " 43	*	Cie de ch. de fer de la Vallée de la Riv. Kettle, C.-B.	
6 " 43	*	" et houille de Colchester, N.-E	
3 " 57	*	Cie de houille de Minudie, N.-E	
6 " 43	*	Cie de ch. de fer Atlantique, Québec et Ouest, Québec	
6 " 43	*	" de la Jonction de Napierville, Québec	
6-7 " 40	*	" d'Edmonton, Yukon et Pac., Alberta	
6-7 " 40	*	" Canadian-Northern Ontario, ci-devant Cie de ch. de fer de la Baie James, Ont	
		A reporter	20,473,441 37

des contrats ont été passés et des versements faits le 31 mars 1908—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1908.
1901-1902.	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
150,752 00	141,937 20	131,968 00	38,250 00	131,780 50	103,312 00	414,352 29	16,095,737 17
22,946 00	60,000 00	...	...	...	...	...	3,404,720 00
...	...	...	...	...	...	...	500,000 00
...	...	30,208 00	...	50,070 07	51,200 00	...	178,408 07
...	...	...	...	...	...	...	69,952 00
...	...	80,494 16	3,456 46	...	...	...	†203,240 81
...	...	...	...	...	...	...	64,000 00
...	...	...	...	...	...	...	5,376 00
86,800 00	91,775 53	57,170 44	...	...	...	...	368,545 97
939,891 00	57,485 00	374,156 00	...	...	...	...	1,909,132 00
67,200 00	...	...	...	...	...	...	160,000 00
...	...	...	...	...	...	76.861 36	144,061 36
...	190,186 30	1,750 00	...	...	4,967 70	31,892 40	399,060 40
167,430 00	132,353 33	...	...	...	...	...	374,353 33
...	...	40,960 00	32,134 00	...	...	...	148,094 00
...	...	...	...	...	...	...	212,500 00
14,800 00	52,353 98	37,000 00	42,336 86	...	‡1,521 82	...	144,969 62
58,560 00	...	...	...	...	...	...	58,560 00
18,336 00	...	...	...	...	...	14,560 00	32,896 00
380,624 00	202,912 00	...	341,440 00	...	...	...	924,976 00
...	65,280 00	117,120 00	...	...	...	...	182,400 00
...	42,771 00	17,842 85	4,176 15	89,076 00	...	...	153,866 00
...	83,200 00	...	...	...	...	...	83,200 00
...	22,336 00	...	...	...	...	...	22,336 00
...	50,480 00	13,520 00	...	...	...	...	64,000 00
...	32,000 00	...	...	...	...	...	32,000 00
...	19,200 00	49,920 00	...	...	72,602 45	...	141,722 45
...	28,800 00	...	25,120 00	...	...	...	53,920 00
...	3,552 00	...	...	...	...	...	3,552 00
...	...	191,595 00	...	116,000 00	84,224 75	...	391,819 75
...	...	378,624 00	56,576 00	...	...	...	435,200 00
...	...	185,422 00	291,842 00	176,512 00	268,107 20	316,567 73	1,238,450 93
...	...	58,384 00	...	75,376 00	...	...	133,760 00
...	...	48,000 00	...	...	...	...	48,000 00
...	...	46,144 00	...	...	...	...	46,144 00
...	...	...	185,173 06	...	...	...	185,173 06
...	...	...	47,789 00	50,303 80	27,667 20	...	125,760 00
...	...	...	20,736 00	...	...	...	20,736 00
...	...	...	...	110,592 00	...	190,208 00	300,800 00
...	...	...	...	...	9,600 00	3,424 00	13,024 00
...	...	...	...	...	96,000 00	101,184 00	197,184 00
...	...	...	...	...	...	97,771 52	97,771 52
...	...	...	...	...	...	12,800 00	12,800 00
...	...	...	...	...	...	18,544 00	18,544 00
...	...	...	...	...	...	64,000 00	64,000 00
...	...	...	...	...	...	173,440 00	173,440 00
...	...	...	...	...	...	91,200 00	91,200 00
...	...	...	...	651,264 00	420,608 00	244,224 00	1,316,096 00
1,907,939 00	1,276,622 34	1,860,278 45	1,089,029 53	1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	31,045,481 84

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquelles

Subventions accordées. Autorité.	Subventions accordées. Montant.	Chemins de fer.	1er juill. 1883 au 30 juin 1901.
	$ c.		$ c.
		Report	20,473,441 37
	186,600 annuellement p. 20 ans	Atlantique et Nord-Ouest	2,239,200 00
37 Vic., ch. 14 46 " 2	1,525,250 00	Canada-Central	1,525,250 00
47 " 8 48-9 " 58	1,500,000 00	Pacifique Canadien, prolongement	1,500,000 00
		Totaux	25,737,891 37

* 60–61 Victoria, chapitre 4, 62–63 Victoria, chap. 7, 63–64 Victoria, chap. 8, 1 Edouard VII, n'excède pas en moyenne $15,000 par mille, et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

† De cette somme $16,164.43 se rapportaient à la subvention du chemin de fer Montréal et Sorel.

‡ Moins remboursement pour réclamations en doubles et réclamations non payées.

des contrats ont été passés et des versements faits le 31 mars 1908—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1908.
1901-1902.	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.	1907-1908.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1,907,339 00	1,276,622 34	1,860,278 45	1,089,029 53	1,450,974 37	1,136,767 48	1,851,029 30	31,045,481 84
186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	3,545,400 00
....	....	....	....	....	....	....	1,525,250 00
....	....	....	....	....	.. ..	....	1,500,000 00
2,093,939 00	1,463,222 34	2,046,878 45	1,275,629 53	1,637,574 37	1,323,367 48	2,037,629 30	37,616,131 84

chap. 7, et 3 Edouard VII, chap. 57, autorisent une subvention de $3,200 par mille si le coût
de 50 pour 100 sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excède

W. C. LITTLE,
Comptable.

PARTIE II

CARTES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX DU DOMINION

ET

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT LES

RAPPORTS DU GERANT GENERAL DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT ET DES SURINTENDANTS DES CANAUX

1907-1908

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

LISTE DES RAPPORTS ANNUELS CONTENUS DANS CE VOLUME.

1. M. J. Butler, ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, rapport général.
2. D. Pottinger, administrateur général des chemins de fer de l'Etat, Intercolonial.
   W. B. McKenzie, ingénieur en chef, Intercolonial.
   T. C. Burpee, ingénieur pour l'entretien, Intercolonial.
   G. R. Joughins, surintendant de la traction, Intercolonial.
   S. L. Shannon, contrôleur, Intercolonial.
3. D. Pottinger, administrateur général des chemins de fer de l'Etat, embranchement de Windsor.
   T. C. Burpee, ingénieur pour l'entretien, embranchement de Windsor.
   S. L. Shannon, contrôleur, embranchement de Windsor.
4. D. Pottinger, administrateur général des chemins de fer de l'Etat, chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.
   W. B. McKenzie ingénieur en chef, chemin de fer de l'I.-P.-E.
   G. A. Sharp, surintendant, chemin de fer de l'I.-P.-E.
   W. S. Poole, surintendant de la mécanique, chemin de fer de l'I.-P.-E.
   W. T. Huggan, comptable et auditeur, chemin de fer de l'I.-P.-E.
5. E. Marceau, ingénieur surintendant, canaux de Québec.
6. N. L. Rhéaume, canaux du Saint-Laurent.
7. W. A. Stewart, surintendant de l'exploitation des canaux du Saint-Laurent.
8. J. L. Weller, ingénieur surintendant, canal Welland.
9. F. B. Fripp, ingénieur dirigeant, Saut-Sainte-Marie.
10. J. W. LeB. Ross, ingénieur surintendant, Saut-Sainte-Marie.
11. A. J. Grant, ingénieur surintendant, canal de la Trent.
12. A. T. Phillips, ingénieur surintendant, canal Rideau.
13. J. H. Devereaux, éclusier, canal Saint-Pierre.
14. J. H. McClellan, surintendant, canal de la Trent.
15. E. J. Walsh, relevés, canal de la Trent.
16. C. Schreiber, C.M.G., rapport sur la division ouest du chemin de fer National-Transcontinental.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er juillet 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1908, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au 1er juin 1908.

Premièrement.—Le rapport annuel de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur surintendant pour l'entretien et du surintendant du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile-du-Prince-Edouard, avec les états de compte préparés par les comptables de ces voies ferrées.

Deuxièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux, et des surintendants du canal du Saut-Sainte-Marie, du canal de Saint-Pierre, du canal de la Trent, et des canaux du Saint-Laurent. De l'ingénieur dirigeant les améliorations à l'entrée du canal du Saut-Sainte-Marie.

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 31 mars 1908.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

LIGNE-MÈRE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
De Halifax à Truro	61·83
De l'embranchement de Darmouth	12·38
De Truro à Moncton	124·03
De Moncton à Saint-Jean	89·36
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·38
De Moncton à Campbellton	185·16
De Campbellton à Sainte-Flavie	105·09
Embranchement d'Indian-Town	13·51
De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup	83·28
Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·25
De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis	115·47
De Hadlow à Chaudière-Curve	5·62
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·95
De la Jonction de Saint-Charles à la Jonction de Chaudière.	16·98
Embranchement de Nicolet	14·61
Embranchement de Dalhousie	7·00

De Pictou à la Jonction d'Oxford..................		69·10
De Brown's Point à Stellarton.....................		12·23
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing......		7·76
De Jonction de Pugwash à Pugwash................		4·70
De Truro à Mulgrave..........................		123·07
De la Pointe-Tupper à Sydney....................		91·48
Embranchement de Sydney-Nord..................		4·38
De Sydney aux Mines de Sydney..................		2·70
De Frédéricton à Loggieville.....................		125·00
		1,408·32

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne-mère de Pointe-Lévis à Hadlow.	1·50	
Chaudière-Curve à Chaudière..................	1·18	
De la Ponction de Sainte-Rosalie à Montréal......	37·62	
		40·30
		1,448·62

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES ET Y.

D'Y à Windsor-Junction, Truro, Brown's-Point, Oxford-Junction, Painsec-Junction, Moncton, Chaudière, Springhill-Junction, Stellarton, Mulgrave, Jonction de Sydney-Nord, Newcastle Rivière-Ouelle, Jonction de Saint-Charles, Jonction de Saint-Léonard, Jonction de Sainte-Rosalie.............................	3·62
Voie d'évitement près North-Street, au terminus en eau profonde, Halifax..................	·85
Filature d'Halifax..........................	2·10
De la station de Darmouth à l'extrémité de la ligne..	2·29
Embranchement du quai de Stewiacke..........	·87
Station de Sydney au quai..................	·90
Station de Sydney-Nord au quai..............	·78
Voie d'évitement près de Pictou-Landing au quai à charbon.............................	·75
Station de Pictou au quai..................	·15
Station de Pictou à Copper-Crown-Smelter.......	·72
Voie d'évitement à Logan's-Tannery...........	·48
Station de Pugwash au quai.................	·07
Embranchement du quai de Sackville..........	·47
Embranchement du quai de Dorchester..........	1·00
Embranchement du quai de Moncton............	1·00
Embranchement de Courtney-Bay..............	·39
Embranchement du lot de grève à Saint-Jean.....	·44
Gare de Saint-Jean au quai à eau profonde.......	·28
Embranchement du quai de Newcastle..........	1·75
Embranchement du quai de la gare Dalhousie.....	·40

Embranchement du quai de Campbellton.	·43	
Embranchement du quai de Rimouski.	2·00	
Rameau de Trois-Pistoles.	2·38	
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup.	4·35	
Rameau de Saint-Pacôme.	1·27	
Station de Nicolet au quai.	2·05	
Embranchement Carmel, ligne principale au village (évaluée à).	1·05	
De Blackville à Indiantown.	8·50	
		43·34
		1,491·96

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor à Windsor. . . . . 32·

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish.	166·	
De Mount-Stewart à Georgetown.	24·	
De Charlottetown à Royalty-Junction.	5·	
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse.	13·	
D'Alberton au quai de Cascumpec.	1·	
De Charlottetown à Murray-Harbour.	52·3	
De Montague-Junction à Montague.	62·	
		267·5

Longueur totale des chemins de fer de l'Etat. . . . . 1,791·46

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peut se chiffrer comme suit:

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	Somme.		Profits.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial.	1,448	Frais d'exploitation. .	9,157,435 53		
		Recettes.	9,173,558 80	16,123 27	
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes.	76,471 58		
		Entretien.	37,912 11	18,518 20	
Div. de l'Ile-du-Prince-Edouard.	267	Frais d'exploitation. .	399,947 79		
		Recettes.	304,579 83	. . . .	95,367 96
Total, milles.	1,747	Pertes déduites des profits. . . .		. . . .	34,641 47
		Pertes nettes.		. . . .	60,726 49

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien des voies et du matériel roulant, et les deux voies sont en satisfaisant état. Quant au matériel roulant, on s'efforce de le rendre conforme au type moderne.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial mentionnés plus haut comprennent le loyer de $140,000 payés au chemin de fer Grand-Tronc.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices, se comparent ainsi:—

	1906-07.	1907-08.
Division de l'Intercolonial..	$8,305,985 69	$9,173,558 80
Embranchement de Windsor..	55,130 39	76,471 58
Division de l'Ile-du-Prince-Edouard.	283,262 23	304,579 83
	$8,644,378 31	$9,554,610 21

Ce qui accuse une augmentation de $910,231.90 de recettes brutes.

Les frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi:—

	1906-07.	1907-08.
Division de l'Intercolonial..	$7,856,312 37	$9,157,435 53
Embranchement de Windsor..	15,425 32	37,912 11
Division de l'Ile-du-Prince-Edouard.	359,588 92	399,947 79
Total..	$8,231,326 61	$9,595,295 43

Frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.	$9,595,295 43
Recettes brutes des chemins de fer de l'Etat..	9,554,610 21
Excédent des frais d'exploitation (y compris le loyer de $140,000 au Grand-Tronc de chemin de fer), sur les recettes..	$ 40,685 22

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'exercice, une augmentation de frais d'exploitation de $364,078.82, qui se répartit comme suit:—

Division de l'Intercolonial..	$301,123 16
Embranchement de Windsor..	22,596 79
Division de l'Ile-du-Prince-Edouard..	40,358 87
	$364,078 82

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax pendant l'exercice finissant le 31 mars 1908.

Nom du steamer.	1906-1907. Nombre de passagers. 1re classe.	2e classe.	Total.	Nom du steamer.	1907-1908. Nombre de passagers. 1re Classe.	2e Classe.	Total.
Pretorian	Néant.	667	667	Pretorian	Néant.	596	596
Parisian	Néant.	1,578	1,578	Southwark	Néant.	1,337	1,337
Southwark	Néant.	1,120	1,120	Corinthian	Néant.	323	323
Corinthian	Néant.	1,669	1,669	Virginian	114	1,856	1,970
Virginian	71	1,727	1,798	Siberian	36	1,644	1,680
Siberian	Néant.	1,065	1,065	Mongolian	32	936	968
Mongolian	Néant.	577	577	Corean	22	389	411
Corean	Néant.	58	58	Numidian	5	789	794
Numidian	Néant.	880	880	Victorian	160	2,682	2,832
Victorian	40	1,467	2,507	Canada	23	951	974
Canada	42	1,889	1,931	Tunisian	164	3,311	3,475
Tunisian	130	2,363	2,493	Sardinian	Néant.	1,342	1,342
Sardinian	Néant.	669	669	Laurentian	Néant.	611	611
Laurentian	Néant.	1,074	1,074	Pomeranian	Néant.	855	855
Pomeranian	Néant.	289	289	Sicilian	2	1,380	1,382
Dominion	10	2,141	2,151	Empress of Ireland	45	29	74
Sicilian	Néant.	1,449	1,449	Empress of Britain	33	12	45
Sarmatian	Néant.	169	169	Ionian	85	1,760	1,845
Empress of Ireland	6	Nil.	6	Vancouver	Néant.	798	798
Empress of Britain	25	Nil.	25	Kensington	Néant.	1,330	1,330
Ionian	58	1,880	1,938	Carthaginian	47	2,623	2,670
Vancouver	Néant.	780	780	Ottawa	Néant.	893	893
				Armenia	Néant.	1,173	1,173
				Dahome	29	117	146
				Hispania	Néant.	632	632
				City of Bombay	37	463	500
				Mount Temple	Néant.	589	589
				Corsican	103	2,416	2,519
				Grampian	28	783	811
Total	382	24,511	24,893	Total	965	33,655	34,620

*NOTE.—Sur le nombre total de 34,620, 7,318 ont voyagé par le chemin de fer Intercolonial comme suit: —25,417 *via* Saint-Jean et le Pacifique Canadien, et 1,885 *via* le chemin de fer Intercolonial.

ETAT COMPARATIF du mouvement du fret venu par mer pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Nom des lignes de steamers.	Hiver de 1906-1907. Tonnes d'arimage	Tonnes, poids.	Total tonnes.	Nom des lignes de steamers.	Année terminée le 31 mars 1908. Export. tonnes.	Import. tonnes.	Total.
Ligne Allan	7,329	4,672	12,001	Ligne Allan	1,335	12,129	13,464
Line Furness	2,307	7,204	9,511	Ligne Furness	24,128	10,545	34,673
Canadien Pacifique	Néant.	Néant.	Nil.	Canadien Pacifique	130	2,273	2,403
Ligne Canada Jamaïque	Néant.	1,862	1,862	Canada et Mexique	9,510	5,756	15,266
Pickford et Black	40	13,844	13,884	Pickford et Black	14,810	6,323	21,133
Diverses autres lignes et steam. en cueillettes	Néant.	Néant.	Nil.	Diverses autres lignes et steamers en cueillette	51,340	15,382	66,722
Total	9,676	27,582	37,258	Total	101,253	52,408	153,661

L'état qui précède indique une augmentation de 116,403 tonnes dans le mouvement du fret venu par mer pendant l'hiver de 1907-08, en comparaison de l'hiver 1906-07.

Le tableau suivant indique la quantité et la nature du matériel roulant acheté au compte du capital, pendant l'exercice clos le 31 mars 1908 :—

—	Locomotives.	Wagons réfectoires.	Voitures à voyageurs.					Wagons automobiles.	Wagons-citernes.	Wagons à bestiaux et à compart. froids.	Wagons à plateforme	Wagons à houille de trois différ. sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.*	Charrues à ballast.	Wagons auxiliaires.	Wagons de l'instruct. du frein pneumat.	Grues à v. p. houille.
			Wagons-lits et wagons-sal., 1re classe.	1re classe.	Wag.-lits. 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.												
		..	....	....	....	....	......		....	628	310	85	....	....	....	..	....	....	..
	16	..	....	....	....	....	.... .	4	...	31	... .	70	....	....	..	..	....	....	..
	....	..	....	....	...	....	....	....	...	25	.....	......	....	...	...	..	....	...	..

Le tableau suivant indique la quantité et la nature du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1907, à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Wagons poste et fumoirs.	Wagons fermés.	Wagons à plateforme	Wagons à compartiments froids.	Wagons à houille de trois différ. sortes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Wagons-citernes.	Chasse-neige à rotat'n	Wagons auxiliaires.
		Wagons-lits et wagons-salons.	Wag'ns buffets 1re classe.	Wagons-lits. 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.										
Total....	....	1	1	....	..	2	...2	100	100	3	92	9	8	1	..	..

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest:—

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Produits nets.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77.........	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80.........	829	1,603,429 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82.........	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83..... ...	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 18	....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86.........	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87........	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89.........	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.. ..	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90....	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91.........	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92.... ...	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.. ..	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93.........	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,388,080	1,292,878
1893-94...	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,276,816	1,352,667
1895-96..	1,142	3,012,827 62	2,957,640 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97.........	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1'501,690
1897-98....	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
*1898-99........	1,301	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
*1899-1900 .. .	1,301	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,029,754
*1900-01	1,301	5,460,422 64	4,972,235 87	... .	488,186 77	2,111,310	2,517,295
*1901-02........	1,301	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
*1902-03........	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
*1903-04........	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664,149	2,663,156
*1904-05........	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
*1905-06	1,446	7,581,914 36	7,643,829 90	61,915 54	....	3,156,189	2,737,160
*1906-07	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	....	2,606,073	2,044,847
*1907-08........	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	....	4,134,064	2,789,371

* Les frais d'exploitation comprennent le loyer payé pour l'affermage des lignes

1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes provenant des différentes sources mentionnées, du 30 juin 1876 au 31 mars 1908.

Exercice.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles et divers.	Total.
		c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-7	714	460,368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-8	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-9	814	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-1	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,493 92
1881-2	850	651,296 94	1,303,496 00	124,470 72	2,079,262 66
1882-3	940	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-4	887	775,783 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383,414 92
1884-5	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-6	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-7	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-8	971	884,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-9	971	906,246 47	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-1	1,094	962,316 88	1,854,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-2	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,945,441 97
1892-3	1,132	1,002,912 74	1,868,853 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-4	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-5	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-6	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-7	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,472 03	2,866,028 02
1897-8	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-9	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-1900	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-1	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-2	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,761,385 91
1902-3	1,315	1,927,916 87	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-4	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-5	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 83
1905-6	1,446	2,297,716 52	5,019,805 53	326,307 85	7,643,829 90
1906-7	1,448	1,952,438 88	4,032,745 00	263,127 12	*6,248,311 00
1907-8	1,448	2,711,416 98	6,054,493 45	407,643 37	9,173,358 80

* 1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours transportées du 30 juin 1876 au 31 mars 1908.

Exercice.	Milles en exploitation.	Fret local.	Fret d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-80	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,784	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,656	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,352	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-90	971	756,696	612,123	1.368,819
1890-1	1,094	797,492	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905-6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906-7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907-8	1,448	3,227,435	906,629	4,134,064

* 1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés du 30 juin au 31 mars 1908.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour		613,420
1877-8	714	ces excercices ont été dé-		619,957
1878-9	714	truits lors de l'incendie		640,101
1879-80	820	des bur. de Moncton.		581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1889-90	971	1,113,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,255,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,847
1907-08	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371

* 1906-07, neuf mois seulement.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe :—

Exercice.	Pour l'Ouest.			Aux stations locales.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* Saint-Jean.		
1876-7	....	....	....	103,420	103,420
1877-8	....	....	....	97,043	97,043
1878-9	....	300	....	112,232	112,532
1879-80	....	1,097	....	135,369	136,466
1880-1	....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-0	....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	....	113,996	69,213	344,829	498,038
1891-2	....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	....	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-4	....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-99	....	4,644	5,399	484,163	494,206
1899-1900	....	3,495	....	599,714	603,289
1900-1	136	....	....	506,454	506,590
1901-2	1,131	5,763	3,640	546,986	557,520
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907 8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134

* 1906-07, neuf mois seulement

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour l'expédition à Halifax, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-77	....	....	....	1892-93	156,306	197,666	352,975
1877-78	....	....	....	1893-94	Néant.	8,026	8,026
1878-79	....	....	....	1894-95	"	Néant.	Néant.
1879-80	....	....	....	1895-96	"	"	"
1880-81	....	....	....	1896-97	"	"	"
1881-82	....	....	....	1897-98	8,000	"	8,000
1882-83	31,011	....	31,011	1898-99	30,000	"	30,000
1883-84	73,389	....	73,389	1899-1900	13,239	"	13,239
1884-85	300,901	....	300,901	1900-01	147	"	147
1885-86	389,122	....	389,122	1901-02	Néant.	"	Néant.
1886-87	575,880	....	575,880	1902-03	"	"	"
1887-88	69,021	....	69,021	1903-04	147,438	"	147,438
1888-89	129,725	....	129,725	1904-05	Néant	"	Néant.
1889-90	502,012	....	502,012	1905-06	*170,000	....	170,000
1890-91	148,803	59,543	218,337	1906-07	....	....	Néant.
1891-92	845,997	519,500	1,265,497	1907-08	....	....	"

* *Via* Montréal.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-77	254,710	1892-93	856,913
1877-78	557,778	1893-94	944,967
1878-79	630,329	1894-95	938,351
1879-80	535,248	1895-96	822,097
1880-81	672,310	1896-97	847,701
1881-82	692,095	1897-98	987,408
1882-83	983,916	1898-99	1,157,250
1883-84	817,134	1899-1900	1,234,077
1884-85	935,977	1900-01	1,292,106
1885-86	761,127	1901-02	1,311,707
1886-87	763,894	1902-03	1,521,540
1887-88	871,838	1903-04	1,607,050
1888-89	948,514	1904-05	1,769,480
1889-90	1,116,050	1905-06	1,882,630
1890-91	1,013,129	1906-07	1,531,140
1891-92	954,015	1907-08	1,528,620

1906-07, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1892-93	1,514,619
1877-78	331,170	1893-94	1,304,684
1878-79	302,921	1894-95	1,036,384
1879-80	534,021	1895-96	1,064,385
1880-81	565,678	1896-97	1,093,499
1881-82	560,253	1897-98	1,551,372
1882-83	1,195,601	1898-99	2,595,353
1883-84	654,673	1899-1900	2,720,453
1884-85	734,902	1900-1901	3,535,364
1885-86	849,800	1901-02	2,959,761
1886-87	1,018,395	1902-03	3,392,252
1887-88	1,219,035	1903-04	2,788,772
1888-89	1,256,158	1904-05	3,317,910
1889-90	2,610,202	1905-06	2,924,226
1890-91	2,890,921	1906-07	2,231,864
1891-92	3,776,677	1907-08	4,567,245

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés pendant chaque exercice, par ce chemin depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1892-93	181,211,013
1877-78	56,626,547	1893-94	200,507,949
1878-79	55,626,696	1894-95	202,247,269
1879-80	55,462,654	1895-96	226,332,715
1880-81	72,841,388	1896-97	243,355,725
1881-82	78,356,418	1897-98	354,093,816
1882-83	104,633,417	1898-99	306,554,031
1883-84	131,120,948	1899-1900	379,350,074
1884-85	138,493,675	1900-1901	396,858,964
1885-86	117,186,512	1901-02	428,051,029
1886-87	161.801,763	1902-03	459,231,589
1887-88	197,755,272	1903-04	465,379,803
1888-89	199,507,777	1904-05	518,434,310
1889-90	210,886,071	1905-06	572,878,600
1890-91	184,188,324	1906-07	452,602,703
1891-92	175,474,340	1907-08	754,759,383

1906-07, neuf mois seulement

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1892-93	93,369
1877-78	46,498	1893-94	79,203
1878-79	47,584	1894-95	72,106
1879-80	70,990	1895-96	64,051
1880-81	61,574	1896-97	72,082
1881-82	73,479	1897-98	89,301
1882-83	68,338	1898-99	109,821
1883-84	60,090	1899-1900	92,813
1884-85	70,785	1900-01	95,923
1885-86	74,498	1901-02	98,495
1886-87	82,896	1902-03	127,060
1887-88	98,302	1903-04	113,006
1888-89	85,960	1904-05	110,670
1889-90	80,771	1905-06	106,589
1890-91	95,529	1906-07	97,381
1891-92	87,889	1907-08	99,824

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe.

Exercice.	*Via* Ste-Rosalie et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de gares locales.	Total.
1876-77	....	....	....	....	....
1877-78	....	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	....	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	....	21,073	....	4,952	26,025
1880-81	....	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	....	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	....	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	....	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	....	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	....	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	....	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	....	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	....	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	....	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	....	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	....	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	....	7,295	100	12,319	19,714
1893-94	....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	....	2,465	243	31,555	34,263
1899-1900	....	2,379	307	37,108	39,794
1900-01	322	6,860	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	7,780	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	11,925	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	21,377	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	15,325	3,687	85,853	105,149
1905-06	2,026	17,217	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	15,922	436	110,447	128,219
1907-08	....	....	....	....	....

1906-07, période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	340	....	....	340	....	....	....	....	....
1877-78....	....	186	....	....	186	....	....	....	....	....
1878-79....	....	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....	....
1879-80....	....	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....	....
1880-81....	....	13,872	....	....	13,872	....	4,022	....	2,902	6,924
1881-82....	....	14,256	....	1,290	15,546	....	7,146	....	3,607	10,753
1882-83....	....	9,465	....	508	9,973	....	11,126	....	5,497	16,623
1883-84....	....	13,778	....	3,068	16,846	....	14,543	....	7,265	21,808
1884-85....	....	10,381	....	3,661	14,042	....	18,024	....	8,445	26,469
1885-86....	....	4,394	....	3,998	8,392	....	7,674	....	5,858	13,518
1886-87....	....	20,450	....	8,500	28,950	....	15,044	....	8,395	23,439
1887-88....	....	14,320	....	14,085	28,405	....	21,641	....	7,133	28,774
1888-89....	....	24,358	....	7,160	31,518	....	12,955	....	11,120	24,075
1889-90....	....	7,390	....	8,913	16,303	....	6,778	....	6,125	12,903
1890-91....	....	5,088	4,670	8,215	17,973	....	10,130	468	5,996	16,594
1891-92....	....	7,142	3,960	10,535	21,637	....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93. ..	....	....	....	10,137	10,137	....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94....	....	....	....	6,775	6,775	....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95....	....	....	....	10,342	10,342	....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96....	....	....	....	9,824	9,824	....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97....	....	....	....	4,925	4,925	....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98....	....	....	....	....	....	....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99....	....	....	....	....	....	....	8,138	2,193	15,833	26,164
1899-1900..	....	96	....	....	96	....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01....	....	489	....	....	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02....	....	90	....	11,553	11,643	3,101	6,831	861	18,839	29,632
1902-03....	....	194	....	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04....	357	875	....	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05....	602	509	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	22,937	31,764
1905-06....	....	715	68	9,308	10,091	4,235	12,268	176	24,780	41,459
1906-07....	....	394	....	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08....	....	912	nil	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631

1906-07—période de neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,347
1878-79	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	....	519	1,362	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	....	498	1,879	920	3,297	....	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	....	475	1,619	957	3,051	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	....	1,669	1,645	902	4,216	....	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	....	1,278	1,572	2,008	4,858	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	....	2,474	2,000	1,870	6,344	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	....	2,235	1,787	2,111	6,223	....	2.449	847	3,288	6,584
1890-91	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96	....	1,966	3,059	1,319	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,168	1,176	2,536	5,880
1897-98	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99	....	1,210	2,070	3,305	6,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1899-1900	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,659	6,643
1900-01	37	2,009	3,207	4,125	9,393	360	3,419	1,346	4,643	9,768
1901-02	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,150	1,413	5,196	10,042
1902-03	140	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1903-04	539	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1904-05	779	1,902	3,674	5,516	11,871	433	2,673	272	6,759	10,137
1905-06	284	2,748	2,439	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,156	416	6,348	10,227
1907-08	199	3,288	1,353	6,224	11,064	661	2,856	1,976	7,034	12,527

On a enlevé, sur un parcours de 428·63 milles, les rails en acier de 56, 58, 67, 80 et 110 livres, pour les remplacer par des rails de 67 et 80 livres, et 558,436 traverses ont été renouvelées, ainsi que 128 jeux de traverses d'aiguilles.

Coût total du chemin et du matériel, au 31 mars 1908:—

COMPTE DU CAPITAL.

Voie, y compris $1,464,000 payés à compte sur le prix d'achat du chemin de fer du comté de Drummond	$67,049,311 56
Matériel roulant	20,078,120 24
Total	$87,127,431 80

L'agrandissement des installations à la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, se poursuit, ce qui facilite l'administration des transports.

Le chemin et le matériel roulant ont été maintenus en bon état durant l'année.

Les additions en matériel roulant se continuent parce qu'elles sont nécessaires pour la bonne administration des transports.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic autrefois la compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

Année.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes crédité à la ligne de la jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes crédité à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,099 55	7,953 64	
1882-83..	32	31,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	33,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96..	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97..	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98..	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99..	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01..	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02.	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03..	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04..	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05..	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06..	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07..	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1907-08..	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût de la voie et du matériel roulant au 31 mars 1908:—

Voie, etc.	$7,029,212 97
Matériel roulant.	668,548 07
Total.	$7,697,761 04

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit:—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.			Wagons de l'administration.	Wagons fermés et à bestiaux, et wagons à appareils frigorifiques.	Wagons à plate-forme découverte, et wagons pour la houille.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	*Flangers.*
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage, fumoirs et wagons-poste.							
31	23	19	14	1	271	147	4	1	10	9
					21	22				
					3	... .				
					294	169				

La dépense à compte du capital durant l'exercice s'est élevée à $390,461.83, dont $229,875.71 pour l'agrandissement des installations à Charlottetown.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice, depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

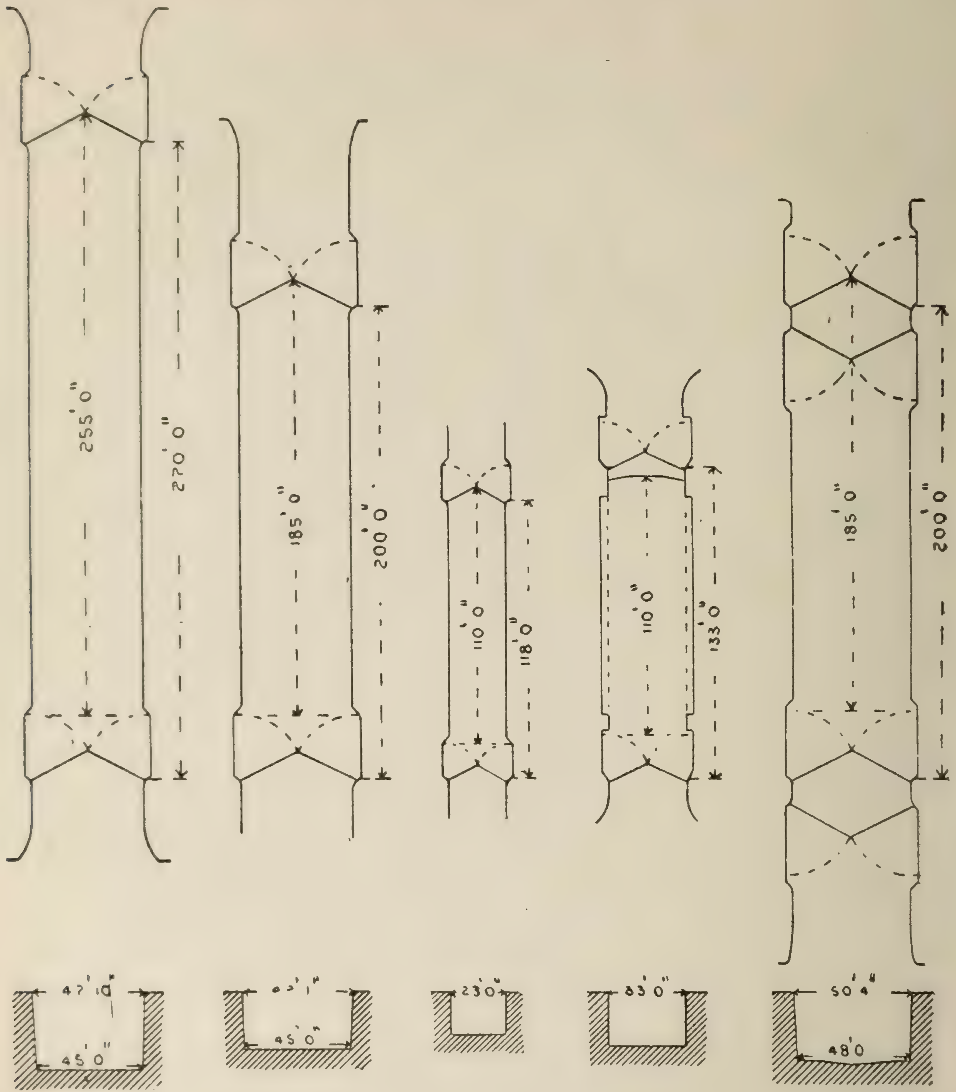
Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandi's transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	121,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	126,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	75,381	184,748
1902-03	209	259,637 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905-06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	256,092
1906-07	267	283,148 50	215,434 97	67,713 53	67,144	232,371
1907-08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828

1906-07, période de neuf mois seulement.

Rails d'acier (50 et 56 livres à la verge)	263·5
Rails de fer (40 livres à la verge)	4·
Longueur totale du chemin	267·5

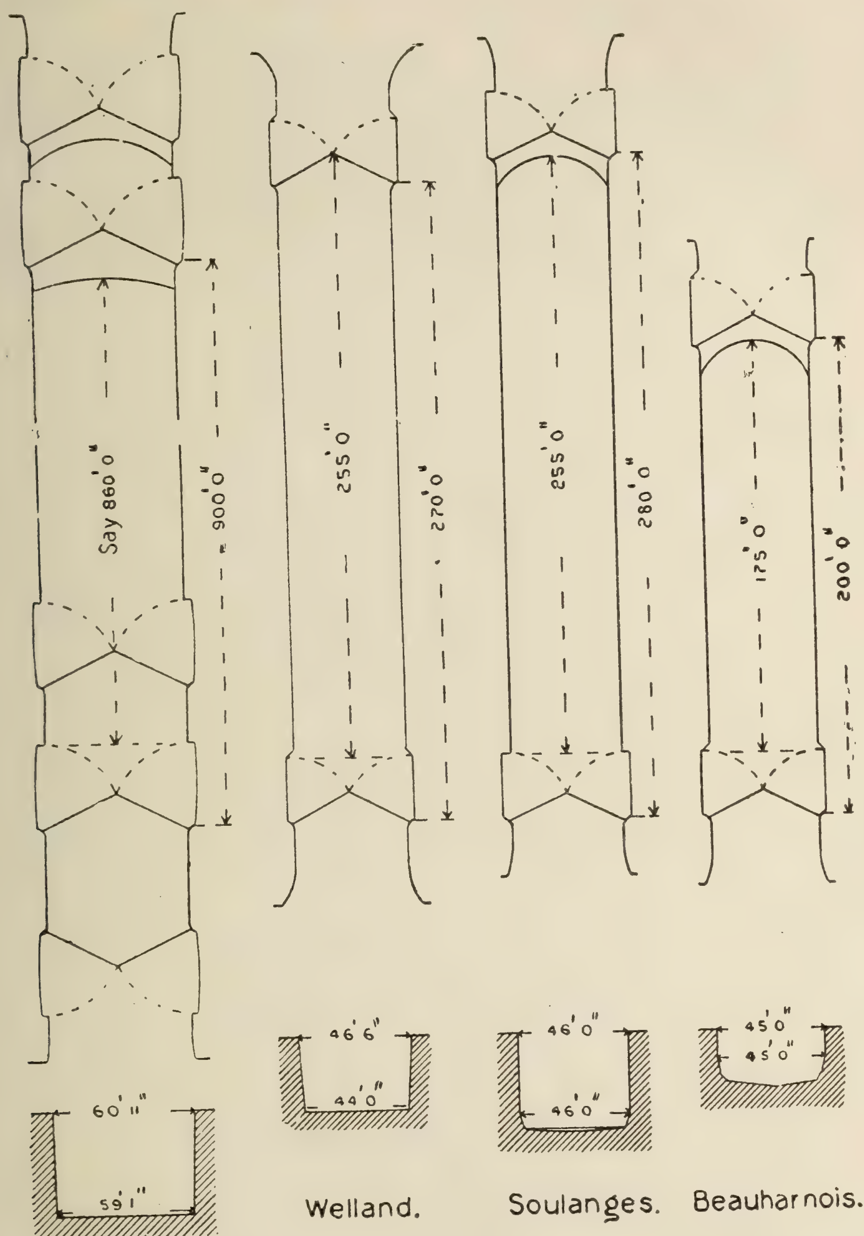
Le chemin et le roulant sont en bon état d'exploitation.

Plans et sections indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a

des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.

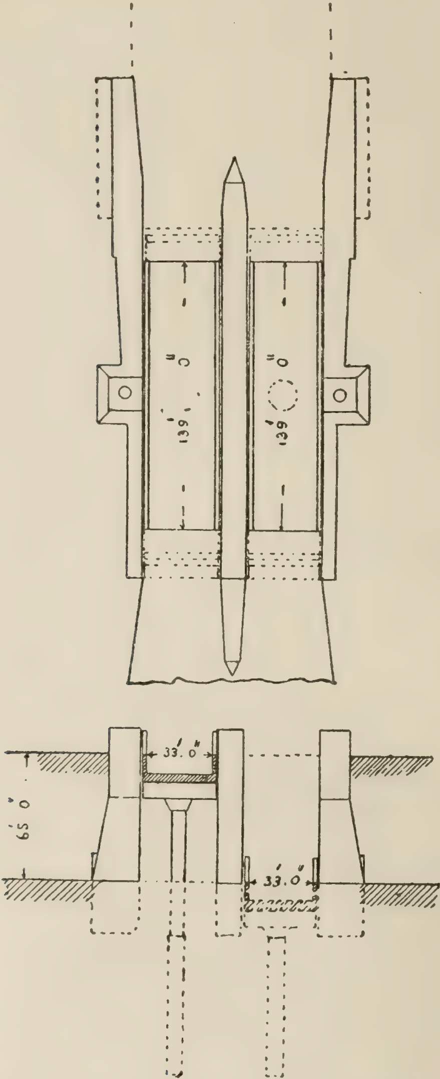


pas d'écluses de moindre dimension que celle du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

ECLUSE D'ASCENSION HYDRAULIQUE A PETERBOROUGH.

65 PIEDS D'ASCENSION



CANAUX.

Les planches aux pages précédentes montrant les écluses des canaux de Lachine, de Soulanges, de Welland et du Saut-Sainte-Marie, donnent à peu près la clef du système entier de la navigation entre Montréal et le lac Supérieur. Il n'y a pas d'écluses à passer qui aient de moindres dimensions que celle du canal Welland.

Elles indiquent aussi les dimensions des écluses des canaux de Beauharnois, de Carillon et Grenville, de Sainte-Anne, de Chambly, de Saint-Ours, du Rideau, de la Trent et de Saint-Pierre.

CONSTRUCTION.

CANAL DE SOULANGES.

Ce canal a une longueur de 14 milles et s'étend de Coteau-Landing aux Cascades. Les travaux de construction sont achevés.

Total de la dépense au 31 mars 1907.	$6,904,683 58
Dépensé au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1908.	50,634 01
Total de la dépense au 31 mars 1908.	$6,904,683 58

Il reste encore quelques paiements à faire.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Ce canal est creusé à travers l'île de Sainte-Marie; il a une longueur de 1½ mille. Sa profondeur à l'eau basse est de 20 pieds 4 pouces d'eau sur le busc de l'écluse, de 22 pieds d'eau dans le lit, de 21 pieds 5 pouces à l'entrée d'aval, avec une largeur minima de 315 pieds. A l'entrée d'amont, il n'y a que 18 pieds à l'eau basse, mais l'approfondissement jusqu'à 21 pieds 5 pouces se poursuit. Un contrat a été passé avec M. Boone pour la continuation des travaux d'approfondissement et d'élargissement, qui, une fois terminés, offriront un passage sûr aux navires qui entrent dans le canal ou qui en sortent.

Total de la dépense au 31 mars 1907.	$4,639,180 62
Dépensé du 31 mars 1907 au 31 mars 1908.	140,433 22
Total de la dépense au 31 mars 1908.	$4,639,180 62

CANAL DE LA TRENT.

Ce canal s'étendra depuis les eaux du lac Ontario jusqu'à celles de la baie Georgienne sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont 20 milles de canal et environ 180 milles de navigation de lacs et rivières.

La section n° 1 s'étend à partir de l'eau profonde dans la rivière, à la station A, en amont du pont de la voie publique, à Trenton, jusqu'à la station marquée B, à environ un mille au-dessus du pont Gren-Millar, parcours d'à peu près quatre milles et un quart. Larkin et Sangster, entrepreneurs.

La section n° 2 s'étend à partir de l'extrémité de la section 1, à la station marquée B, à environ un mille en amont du pont Glen-Millar, jusqu'à la station marquée C, à un mille et un quart, à peu près, au-dessus du pont Frankfort, parcours d'environ quatre milles et demi. Duncan et Rogers, entrepreneurs.

La section n° 3 s'étend à partir de l'extrémité de la section 2, à environ un mille et un quart en amont du pont Frankfort, jusqu'à la station marquée D, à trois milles, à peu près, au-dessus de Glen-Rose, parcours d'environ sept milles et demi. La *Canadian Development Company* est l'entrepreneur des travaux de cette section.

La section n° 4 couvrira la partie séparant les sections 3 et 5; elle n'avait pas encore été adjugée à l'entreprise le 1er août 1908.

La section n° 5 s'étend à partir de l'eau profonde dans la rivière Trent à la station marquée A, en amont du pont de la voie publique à Campbellford, jusqu'à l'eau profonde dans la baie Crow, à la station marquée B, parcours d'à peu près trois milles. Brown et Aylmer, entrepreneurs.

Station Rosedale.—Elle s'étend à partir de l'eau profonde à la station A, dans le lac Balsam, en amont du pont de la voie publique à Rosedale, jusqu'à l'eau profonde à la station B, dans le lac Cameron, parcours d'à peu près deux milles. R. McDonald et Cie, entrepreneurs.

Division du lac Balsam à Simcoe.

M. Andrew Onderdonk était l'entreperneur de la section n° 1. Il a terminé les ouvrages il y a déjà quelque temps, mais comme ce n'est qu'une section de cette division, elle n'a servi qu'en certaines occasions, et n'a pas été formellement livrée à la circulation publique. Elle est longue d'environ 6 milles.

La section n° 2 est terminée.

Section 3.—Pour terminer ce canal, qui est destiné à s'étendre depuis la baie Georgienne jusqu'aux eaux du lac Ontario, il reste à donner à l'entreprise la section qui sépare le lac Simcoe de la baie Georgienne.

Division de la rivière Holland.

Section n° 1.—Le contrat pour la construction de cette section a été signé par la Lake Simcoe Dredging Company le 30 avril 1906. Le contrat a été annulé.

Section n° 2.—Un contrat a été passé avec M. J. Riley, de Sainte-Catherine, pour cette section qui s'étend de Holland-Landing à Newmarket, puis transféré à la York Construction Company, Ltd., de Toronto.

Voici un état de la dépense pour ce canal, depuis le commencement des travaux jusqu'au 31 mars 1908:—

Total de la dépense au 31 mars 1907..	$5,430,488 66
Dépense du 1er avril 1907 au 31 mars 1908..	343,176 05
Total de la dépense au 31 mars 1908..	$5,773,664 71

AGRANDISSEMENT.

CANAL LACHINE.

Ce canal a une longueur de 8½ milles et s'étend de Montréal à Lachine.

Il y a cinq écluses, de 270 x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les buscs, donnant une ascension totale de 45 pieds. Beaucoup d'ouvrage, sous forme de réparations et de renouvellements, ont été faits pendant l'exercice. On a aussi préparé dans le courant de l'année de nouveaux plans pour la reconstruction en béton d'une partie des murs inclinés. MM. Quinlan et Robertson ont obtenu ce contrat, et l'ouvrage a été poussé avec vigueur dès que l'eau eut été retirée du canal. Le dragage du bassin, etc., a été continué et la quantité totale de matière excavée a été d'environ 12,350 verges cubes. L'instalation des appareils électriques pour la manœuvre des portes d'écluses, etc., s'est poursuivie pendant l'exercice.

Total de la dépense pour la construction première de 1843 à 1848		$ 2,587,132 85
Dépense en 1869		2,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1869		$ 2,589,532 85
Total de la dépense d'agrandisement au 31 mars 1907	$9,008,217 93	
Dépensé du 1er avril 1907 au 31 mars 1908	203,307 25	
Total de la dépense d'agrandissement au 31 mars 1908		9,211,525 18
Total de la dépense de construction et d'agrandissement au 31 mars 1908		$11,801,058 03

CANAL CORNWALL.

Ce canal a une longueur de 11 milles, et s'étend de Cornwall à Dickenson's-Landing. Il n'a pas été fait de travail spécial dans le cours du dernier exercice.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Ce canal s'étend de la Pointe-Farran à un mille dans une direction ouest.

Les travaux d'agrandissement de ce canal sont terminés.

Le total de la dépense pour la construction et l'agrandissement, jusqu'au 31 mars 1907, est de	$877,090 57
Dépensé durant l'exercice clos le 31 mars 1908	Néant.
Total de la dépense au 31 mars 1908	$877,090 57

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Ce canal s'étend jusqu'à $2\frac{5}{8}$ milles de Morrisburg, dans une direction ouest.

On est à installer un outillage de force motrice à l'écluse du village de Morrisburg, pour les fins de fabrication et d'éclairage.

Les travaux d'agrandissement ont été terminés le 14 janvier 1905.

Total de la dépense au 31 mars 1907	$2,158,242 00
Dépense durant l'exercice terminé le 31 mars 1908	Néant.
Total de la dépense au 31 mars 1908	$2,158,242 00

CANAL DES GALOPS.

Les ouvrages d'agrandissement dans les deux sections d'Iroquois et de Cardinal sont terminés.

Les ouvrages sur la section de l'entrée d'amont, dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, touchent à leur fin, et seront terminés, nous en avons confiance, dans le cours du présent exercice.

Total de la dépense d'agrandisse au 31 mars 1907	$6,006,626 92
Dépensé du 31 mars 1907 au 31 mars 1908	100,312 81
Total de la dépense au 31 mars 1908	$6,106,939 73

CANAL WELLAND.

La ligne principale de ce canal a une longueur de $26\frac{3}{4}$ milles et s'étend de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié.

AMÉLIORATIONS À PORT-COLBORNE.

MM. Hogan et McDonnell sont les entrepreneurs de ces ouvrages. Voici dans quel état ils se trouvent:

Les entrepreneurs ont avancé le travail d'excavation du nouveau havre. M. M. J. Hogan, qui a obtenu le contrat du nouveau dock le long du pier ouest, a bien avancé son ouvrage.

La construction d'un élévateur de 800,000 boisseaux adjugée à l'entreprise à MM. P. Lyall et Fils, est à peu près terminée.

Total de la dépense au 31 mars 1907	$1,495,545 26
Dépensé du 1er avril 1907 au 31 mars 1908	581,701 35
Total de la dépense au mars 1908	$2,077,246 61

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES ET AMÉLIORATIONS.

Les obstacles dont il est ici question sont les piles-pivots des ponts au centre du canal. On se propose de démolir deux ou trois de ces vieux ponts chaque année et d'en

construire de nouveaux d'une seule arche, et ce jusqu'à ce qu'ils soient tous ainsi renouvelés.

Pendant l'exercice, neuf de ces ponts ont été remplacés par de nouvelles constructions qui laissent un passage libre de 100 pieds de largeur.

D'autres améliorations de différente nature ont été faites.

Total de la dépense au 31 mars 1907	$656,464 21
Dépensé du 31 mars 1907 au 31 mars 1908	175 88
Total de la dépense au 31 mars 1908	$656,640 09

APPROFONDISSEMENT DE CERTAINES PARTIES DU LONG BIEF.

L'ouvrage a été fait par MM. Magan et Phinn, entrepreneurs.

Cet approfondissement donnera 17 pieds au niveau normal, et 15 pieds au niveau de l'eau basse; l'ouvrage est fini.

Total de la dépense au 30 juin 1906	$492,288 76
Dépensé du 30 juin 1906 au 31 mars 1907	61,516 73
Total de la dépense au 31 mars 1907	$553,805 49

En général.

Total de la dépense pour la construction primitive	$ 7,693,824 03
Dépensé pour l'agrandissement, y compris le nouveau canal Welland, au 31 mars 1908	20,388,805 83
Total de la dépense au 31 mars 1908	$28,082,629 86

AMELIORATIONS DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DES LACS.

RAPIDE DES GALOPS.

Total de la dépense au 31 mars 1907	$ 999,482 81
Dépensé du 1er avril 1907 au 31 mars 1908	4,862 30
Total de la dépense au 31 mars 1908	$1,004,345 11

CHENAL DU NORD.

Ce chenal a à peu près 2⅓ milles de longueur, 300 pieds de largeur, et une profondeur de 16 pieds à l'eau basse.

Il commence à un mille environ à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops, et court en ligne droite jusqu'à l'eau profonde au large de la Pointe de la Cheminée. Les travaux, qui comprennent aussi la construction du barrage entre les îles d'Adam et des Galops (Ogden) ont été exécutés à l'entreprise par M. M. A. Cleveland.

Total de la dépense au 31 mars 1907	$1,601,119 06
Dépensé du 1er avril 1907 au 31 mars 1908	40,500 00
Total de la dépense au 31 mars 1908	$1,641,619 06

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

RÉDUCTION DE HAUTS-FONDS À L'OUEST DU CANAL DE CORNWALL.

Les améliorations projetées dans le chenal du fleuve, à l'ouest de l'entrée d'amont du canal de Cornwall, ont été complétées par l'enlèvement des cinq hauts-fonds suivants:

Haut-fonds de l'île Wagner.

La pointe de Dawson.

La pointe d'Archibald.

La pointe de Markell.

Le haut-fonds de Maxwell.

Le creusement de ces hauts-fonds jusqu'à une profondeur de 17½ pieds d'eau a grandement amélioré le chenal. Cela a changé la direction du courant, qui, au lieu d'aller vers le Long-Saut comme ci-devant, se dirige vers l'entrée du canal, au grand avantage de la navigation dans le chenal.

Total de la dépense sur les sections du fleuve au 31 mars 1907..................................	$496,484 08
Dépensé du 1er avril 1907 au 31 mars 1908..........	9,897 90
Total de la dépense au 31 mars 1908............	$506,381 98

RÉSUMÉ.

Pour résumer, je puis dire que le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1908, était comme suit:—

Route de Montréal à Port-Arthur.

—	Construction primitive des canaux.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	9,211,525 18	....	11,801,058 03
Lac St-Louis	....	....	298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	6,955,317 59	....	....	6,955,317 59
Lac St. Francis	....	....	75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,288,557 87	....	7,234,182 60
Canal Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26 }		
Canal Pointe-Farran	....	877,090 57 }		
Canal du Rapide-Plat	....	2,158,242 00 }	....	10,473,624 10
Canal des Galops	....	6,106,939 73 }		
Rapides des Galops	....	....	1,012,459 58	1,012,459 58
Sections du fleuve	....	....	711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord	....	....	1,641,619 06	1,641,619 06
Canal Murray	1,248,820 26	....	....	1,248,820 26
Canal Welland	7,693,824 03	20,388,805 83	....	28,082,629 86
Canal du Sault Ste-Marie	4,779,613 84	....	....	4,779,613 84
Total	26,533,388 84	44,041,857 44	3,739,400 39	4,314,646 67

Si l'on ajoute au total qui précède le coût du canal Beauharnois, qui ne sert plus à la navigation, soit $1,636,690.26, le total de la dépense est de $75,951,336.90.

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$.
Ecluse de Ste-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Total	197,510 15	5,154,798 44	5,352,308 59

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,085,889 21	....	4,085,889 21
Canal Tay	489,599 23	....	489,599 23
Total	4,575,488 44	....	4,575,488 44

Route de Saint-Jean, P.Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	157 90	637,214 66
Ecluse St-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Total	758,594 41	157 90	758,752 31

Route du lac Ontario à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	c.	$ c.
Canal de la Trent	5,773,664 71	....	5,773,664 71
Total	5,773,664 71	....	5,773,664 71

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ c.
Canal Saint-Peter's—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Total	248,762 84	399,784 30	648,547 14

Le canal de la Culbute a été abandonné, et celui de Beauharnois ne sert plus à la navigation, mais on l'entretient pour fournir de la force motrice.

La construction de ces deux canaux a coûté:

Le canal de la Culbute	$ 382,776 46
Canal de Beauharnois	1,636,690 26
Total	$2,019,466 72

SERVICE ET ENTRETIEN.

CANAL LACHINE.

Service.

La circulation sur ce canal a été interrompue pendant 34 heures au cours de la saison de 1907.

Entretien.

Beaucoup de travaux et d'améliorations ont été faits sur ce canal cette année pour le tenir en bon ordre.

Le coût des réparations faites durant l'exercice finissant le 31 mars 1908 a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations		$ 70,427 37
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Reconstruction du mur incliné, bassin n° 2 de Saint-Gabriel	$15,481 12	
Mur au bassin n° 2 de la *Warehousing Co.*	17,662 75	
Reconstruction des écluses n°s 1 et 2	7,489 65	
Portes d'écluse de rechange	18,998 88	
Barres de protection de la porte Manny	5,170 00	
Bureau de l'ingénieur, écluse 2	870 81	
Réparations à l'écluse n° 1	4,898 74	
Pour rembourser les crédits destinés aux réparations des canaux de Lachine et de Soulanges	21,699 53	
		92,271 48
Total		$ 162,698 85

CANAL DE SOULANGES.

Service.

L'exploitation de ce canal a été faite sans interruption pendant l'exercice de 1907.

Le coût des réparations faites pendant l'exercice finissant le 31 mars 1908 est comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	35,687 61
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—	
Réparations générales	5,200 00
Total	$ 40,887 61

CANAL DE CORNWALL.

Service.

La circulation, sur ce canal, n'a pas été interrompue pendant la saison de 1907.

Le canal est bien éclairé par l'électricité, et la manœuvre des portes d'écluses, des

ventelles, des déversoirs et des ponts a continué d'être faite avec le plus grand succès au moyen de l'électricité.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 35,708 69
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Plan du terrain et ligne de démarcation	$ 2,653 80	
Reconstruction du quai au pied du canal	1,444 13	
Achèvement de la berge nord en amont de l'écluse 21	6 00	
Magasin pour les portes de rechange	1,236 44	
Remplage de l'espace entre les vieilles et nouvelles écluses au pied du canal	5,930 46	
		11,270 83
Total		$ 47,417 36

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Service.

Aucune interruption à la circulation sur ces canaux pendant la saison de 1907.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations faites pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$ 18,563 82

CANAL WELLAND.

Service.

L'enlèvement des piles-pivots du centre du canal, qui s'exécute graduellement, est d'un grand avantage à la navigation, et les compagnies de transport qui se servent du canal apprécient grandement cette amélioration. La navigation a été interrompue pendant 48 heures.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 31 mars 1907:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 78,460 40
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Réparation des fondations des écluses 4 et 18	$ 6,999 15	
Dragage à l'entrée de Port-Dalhousie	4,997 01	
Construction d'un mur de revêtement à la tranchée dans le roc	70,000 00	
Réfection des jetées d'entrée à Port-Maitland	56,434 03	
		138,430 19
		$ 216,890 59

CANAL DU SAUT SAINTE-MARIE.

Service.

Ce canal a été ouvert sans interruption pendant toute la saison.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 23,206 00

CANAL CHAMBLY.

Service.

Ce canal a été ouvert sans interruption pendant toute la saison de 1907.

Entretien.

Voici ce qu'on coûté les réparations faites pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 30,627 72
Réparations spéciales sous le titre "Revenu"—		
Lignes de téléphone	$ 799 94	
Renforcer les levées	9,428 12	
Macadamiser le chemin sur le côté ouest du canal	4,167 23	
Macadamiser le chemin du hâlage	13,998 81	
Réparations générales	5,870 21	
		34,264 31
		$ 64,892 03

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Service.

Le service de cette écluse s'est fait sans interruption pendant la saison de 1907.

Entretien.

Voici ce qu'on coûté les réparations pour l'exercice terminé le 31 mars 1909:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et répa-réparations"		$ 2,121 43
Réparations spéciales sous le titre "Revenu"—		
Nouvelles piles d'estacades et estacades	$ 2,071 37	
Barres de porte de Manning	1,267 42	
		3,388 79
Total		$ 5,460 22

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Service.

La navigation dans cette écluse n'a pas subi d'interruption durant la saison de 1907.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations..	$ 1,693 63
Réparations générales..	1,199 82
Barres de porte de Manning..	1,301 60
Total..	4,195 05

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Service.

Le service de ces canaux s'est fait sans interruption durant la saison de 1907.

Entretien.

Coût des réparations pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations "..		$ 9,775 35
Réparations spéciales sous le titre " Revenu "—		
Macadamiser le chemin, canal de Carillon..	$ 478 95	
Réparations générales..	908 40	
		1,387 35
Total..		$ 11,162 70

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Service.

Ce canal ne sert plus qu'au passage de quelques bateaux et barges faisant le service du marché. Le personnel a été réduit à un seul homme à chaque écluse et au pont, et trois hommes font le service de passeurs.

Entretien.

Le coût des réparations, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1907, a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations "..	$ 13,019 76
Réparations spéciales sous le titre " Revenu "—	
Arrêter la fuite dans la berge sud..	22,260 81
	$ 15,280 57

CANAL MURRAY.

Service.

Le mouvement de la navigation dans ce canal n'a subi aucune interruption pendant la saison de 1907.

Entretien.

Le coût des réparations, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"..................$		2,953 23
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Reconstruction des jetées en béton, extrémité est.....		37,334 70
		$ 40,287 93

CANAL RIDEAU.

Service.

La navigation a été interrompue sur ce canal pendant 6 jours, au cours de la saison de 1907.

Entretien.

Le coût des réparations, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"..................$		55,090 45
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Balance du prix d'achat du remorqueur....$	7,270 23	
Reconstruction du déversoir de décharge à Black-Rapids..................	3,500 00	
Améliorations....................	3,000 00	
Indemnité à raison de dommages résultant de la rupture du barrage Poonamalie....	12,132 80	
Remboursements aux comtés unis de Leeds et Grenville et au comté de Lanark, des sommes payées par eux pour la reconstruction du pont de la rivière Rideau, à Andrewsville, emporté lors de la rupture du barrage Poonomalie, sur le canal Rideau....................	1,000 00	
Reconstruction du radier en amont du barrage, à Hog's-Back..............	16,000 00	
		42,903 03
Total..................................$		97,993 48

CANAL DE LA TRENT.

Service.

La navigation de ce canal n'a pas été interrompue durant la saison de 1907.

Entretien.

Le coût des réparations, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 33,382 94
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":—		
Améliorations, canal de la Trent	$ 33,493 49	
Barrage à Buckhorn	28,359 54	
Nouveau bateau pour remorquage et inspection	19,062 50	
Barrage à Lovesick	9,994 23	
Chemin traversant le creek de McLaren	1,991 43	
		92,901 19
Total		$ 126,284 13

CANAL DE SAINT-PIERRE.

Service.

Ce canal a été exploité sans interruption, pendant la saison de 1907.

Entretien.

Le coût des réparations, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$ 942 64

CANAL DE LA CULBUTE.

Ce canal ne sert plus à la navigation.

RESUME.

Coût de l'entretien et du service du réseau des caneaux, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908	$ 924,417 74
Chiffre net du revenu des canaux, déduction faite des remboursements	144,882 13
Excédent du coût de l'entretien et du service sur le revenu	$ 779,535 61

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1907.

Nom du canal.	Ouverture de la navigation en 1907.	Fermeture de la navigation en 1907.
Lachine	30 avril	3 décembre
Soulanges	1 mai	5 "
Cornwall	28 avril	6 "
Pointe-Farran	29 "	6 "
Rapide-Plat	29 "	6 "
Galops	29 "	6 "
Murray	15 "	5 "
Welland	15 "	15 "
Saut-Sainte-Marie	22 "	15 "
Grenville	1 mai	30 novembre
Carillon	1 "	30 "
Sainte-Anne	22 avril	30 "
Chambly	1 mai	30 "
Saint-Ours	27 avril	30 "
Rideau à Ottawa	1 mai	29 "
Rideau à Kingston	1 "	27 "
*Trent	20 avril	27 "
Beauharnois	27 mai	30 "
Saint-Pierre	1 "	14 janvier 1908.

* La navigation s'est ouverte et fermée sur le canal de la Trent à différentes dates (voir le ropport du surintendant de ce canal.)

OBSERVATIONS GENERALES.

Pour les détails concernant les sujets traités dans ce rapport, voir les rapports des fonctionnaires préposés aux chemins de fer et canaux de l'Etat, lesquels forment partie des annexes.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les subventions aux chemins de fer ont, comme je l'ai déjà dit dans mes rapports annuels précédents, été votées de telle façon qu'il n'est pas possible d'en indiquer la somme accordée en argent, vu que le total de la subvention doit être basé, dans plusieurs cas, sur le coût de chaque voie ferrée. Pour cette raison, il m'est de nouveau impossible, cette année, de donner le chiffre de chaque subvention disponible, mais j'indique dans les relevés formant les parties 1 et 2 le montant réellement payé, le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention accordée par mille était disponible ainsi que le nombre de milles de chemin de fer construits, le 31 mars 1908. On y trouvera également quel est le montant de la subvention payée par année jusqu'au 31 mars 1908 et le nombre de milles construits.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Tableau comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux, pendant les saisons 1906 et 1907.

Nom du Canal.	Saison de 1906.	Saison de 1907.	Nombre de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux.	
			Saison de 1906.	Saison de 1907.
Canal Welland	1,201,967	1,614,132	1,536	1,982
Canaux du Saint-Laurent	1,636,117	2,100,466	9,471	10,086
Canal Chambly	498,939	625,282	3,890	4,179
Canaux de la rivière Ottawa	397,415	337,850	2,207	2,034
Canal Rideau	82,159	82,369	5,867	6,356
Canal Saint-Pierre	76,327	73,167	1,418	1,337
Canal de la Trent	28,495	69,806	1,987	4,785
Canal Murray	27,727	52,402	761	1,053
Canal du Saut-Sainte-Marie	6,574,039	15,588,165	5,680	6,349
Total	10,523,185	20,543,639	32,817	38,161

CHEMINS DE FER

LONGUEURS DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

CANAUX

LONGUEUR ET ENDROITS OU SE TROUVENT LES CANAUX DE L'ETAT ET LES EAUX INTERMEDIAIRES.

AVEC LES

DIMENSIONS DES ECLUSES.

CARTES

Le chemin de fer Pacifique-Canadien a été ouvert à la circulation, d'une extrémité à l'autre, le 28 juin 1886.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il passe également par les ports de Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1908, était de 1,448.62 milles, et celle des embranchements affectés au transport des marchandises, de 43·34 milles, ce qui représente en tout 1,491·96 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
D'Halifax à Montréal par Lévis	837
De Saint-Jean à Montréal par Lévis	740
De Sydney à Montréal par Lévis	990
De Sydney-Nord à Montréal par Lévis	983

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 3 milles chacune les distances qui précèdent.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend de la Jonction de Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	166
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
De Charlottetown à Murray-Harbour	53·3
De Montague-Junction à Montague	6·2

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georegtown et Pictou, et en hiver par des vapeurs spécialement construits à cet effet entre Georgetown et Pictou, et entre Charlottetown et Pictou. Il y a un service de chaloupes à patins qui établit la communication entre le Cap-Traverse, sur l'Ile-du-Prince-Edouard, et le Cap-Tourmantin, sur la terre ferme, soit un parcours d'à peu près neuf milles. A ce dernier endroit, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial, à Sackville. Ce service de chaloupe à patins sur le détroit de Northumberland, est fait par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

CANAUX

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saínt-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Feuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	1
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide-Plat	3½
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	7¼
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	1¼
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur	266
Total	1,223¼
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement.—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Canaux de Grenville; 2. de Carillon; 3. de Sainte-Anne; 4. de Chambly; 5. de Saint-Ours.

Troisièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (pas achevé). ..

Cinquièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les navires qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on se mit à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 commença le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à l'eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse sur un parcours de 108 milles à partir de Montréal jusqu'au point où la marée se fait sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de la loi 51 Vic., chapitre 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est éclairé et indiqué par des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Il n'est pas demandé de péages sur ces deux canaux.

L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minima de 300 pieds, laquelle, aux

angles et aux autres endroit difficiles, s'accroît jusqu'à 1,000 pieds. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a maintenant commencé à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions minima: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la pointe de Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal..	8½	milles statutaires.
Nombre d'écluses..	5	
Dimensions des écluses..	270	pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	45	pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses..	18	"
Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses..	14	"
Largeur moyenne du canal neuf..	150	"

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses; les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal..	14	milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension..	4	
Nombre d'écluses de prise d'eau..	1	
Dimensions des écluses..	280	pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	84	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	15	"
Largeur du canal au fond..	100	"
Largeur du canal à la surface de l'eau..	164	"
Nombre de lumières à arc..	219	de 2,000 boug. chacune.

Le canal s'étend depuis la pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.	11	milles statutaires.
Nombre d'écluses.	6	
Dimensions des écluses.	270	pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	48	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	15	"
Largeur du canal au fond.	100	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.	164	"
Nombre de lumières à arc.	350	

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buses.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 38¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickenson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-de-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Longueur du canal.	1	mille.
Nombre d'écluses.	1	
Nouvelle écluse.	800	pieds par 45.
Ancienne écluse.	200	"
Ascension totale par les écluses.	3½	pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse.	14	"
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse.	9	"
Largeur du canal au fond.	90	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.	154	"

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-de-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-de-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal.	3⅝	milles.
Nombre d'écluses.	2	
Dimensions des écluses.	270	par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	11½	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	80	"
Largeur du canal au fond.	80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.	152	"

On peut se servir de la vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-de-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides, en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal..........................	7⅓ milles.
Nombre d'écluses..........................	3
Dimensions des écluses, { dont une est une écluse de prise d'eau......... }	1 de 800 x 45 pieds. 2 de 270 x 45 "
Ascension totale par les écluses.............	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..............	14 "
Largeur du canal au fond.................	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.........	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de Port-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest..............................	5⅙ milles.
Largeur au fond............................	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau.................	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

	Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.		
Longueur du canal..............	27½ milles	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3).		2
Nombre d'écluses...... de prise d'eau.	26	25
Nombre d'écluses...... d'ascension....	1	1
Dimensions.	1 (de partage) 230 x 45 1 écluse 200 x 45 1 écluse 200 x 45 24 écluses 150 x 45	270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.........	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils........	10¼ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..........................	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc......................	300 "
De la tranchée de Chippewa à la rivière Robinson..........................	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson....................	2
Dimension des écluses..................	150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant.	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal....................	21 milles.
Nombre d'écluses......................	2
Dimension des écluses..................	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses...........	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal....................	1¾ mille.
Nombre d'écluses......................	1
Dimensions de l'écluse..................	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...........	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse............	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie; une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur un distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 399 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds 3 pouces.
Ascension totale	18 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux d'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

Sections de navigation.	Distance intermé-diaire.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	....
De Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse de Sainte-Anne et jetées	⅛	23
De l'écluse de Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50
Canal de Carillon	¾	51
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57
Canal de Grenville	5¾	63
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimension de l'écluse	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	100 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable...	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston..........	33 d'ascension. 14 de chute.
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses... .. ..457½ pieds. { 292¼ d'ascension et 165¼ de chute. }	à l'eau haute.
Dimensions des écluses...	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs...	5 "
Largeur du canal au fond...	60 pieds dans la terre 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau...	80 " la terre

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal...	6 milles.
Nombre d'écluses...	2
Dimensions des écluses...	134 x 33 pieds.
Ascension totale...	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...	5 " 6 pouces.
Longueur du barrage...	200 "
Largeur du canal au fond...	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau...	40 " dans le roc. 60 " dans l'argile

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston, par la rivière Cataraquoi. L'eau nécessaire à l'alimentaion du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Trail, la rivière Cataraquoi. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York, la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

Section de navigation.	Distance intermédiaire.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au Canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimension de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal..............	12	milles	
Nombre d'écluses...............	9		

Dimensions des écluses:—

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.	122	pieds.	de 22½ à 24 pds de larg.
Ecluse d'ascension n° 2............	124	"	
Ecluse d'ascension n°s 3, 4, 5, 6........	188	"	
Ecluses d'ascension n°s 7, 8, 9, écluses accolées..................	125	"	
Ascension totale par les écluses.......	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils.......	7	"	
Largeur du canal au fond..........	36	"	
Largeur du canal à la surface de l'eau..	60	"	

Le canal Chambly fait suite aux 32 écluses où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckhorn, Chenong aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe; de là par le lac Simcoe jusqu'à la rivière Severn; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas:—

	Navigables. Milles.	Non-navigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles	—	9
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing	19½	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely	—	14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterborough	51¾	—
De Peterborough à Lakefield	—	9½
De Lakefield à un point au delà du lac Balsam	61	—
Du lac Balsam au lac Simcoe	—	18¾
A travers le lac Simcoe jusqu'à la rivière Severn	18	—
Du lac Simcoe à la baie Georgienne *via* la rivière Severn	—	14
	150¼	65¾
Distance totale de la baie de Quinté à la baie Georgienne		212
De la pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche qui passe par la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog		27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes: canaux avec écluses et ponts à la Pointe-Young, aux rapides Burliegh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et à Rosedale. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9¼ milles de Peterborough, et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterborough, le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles, de la rivière Otonabi, maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe-Young, en montant.

A la Pointe-Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair-règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal Burleigh.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe-Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Chevreuil (*Deer*).

Aux rapides Buuckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, se trouve unu canal d'environ un quart de mille de longueur.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, il y a un barrage de 553 pieds de longueur qui règle leniveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses et de leurs dimensions:—

1 écluse à Rosedale	100′ x 30′ x 4′ 6″ à	6′ 6″	de profondeur d'eau	sur les buscs.
2 écluses à Fénelon	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	7′ 6″	"	"
1 écluse à Lindsay	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	7′ 0″	"	"
1 " à Bobcaygeon	134′ x 33′ x 5′ 8″ à	7′ 6″	"	"
1 " à Buckhorn	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	9′ 0″	"	"
1 " à Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	9′ 4″	"	"
2 écluses à Burley	134′ x 33′ x 6′ 0″ à	8′ 0″	"	"
1 écluse à la Pointe-Young	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	14′ 0″	"	"
6 écluses à Peterborough	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	10′ 0″	"	"
1 écluse au Petit-Lac, à Lakefield.				
1 " à Chisholm's	134′ x 33′ x 5′ 0″ à	8′ 6″	de profondeur d'eau	sur les buscs.
1 " à Hastings	134′ x 33′ x 7′ 0″ à	10′ 6″	"	"
5 écluses au lac Balsam.				
1 écluse d'ascension hydraulique à Ashburnham.				
1 " " Kirkfield.				
26				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	55 pieds.
Ecluse	1 écluse de marée, 4 paires de portes.
Dimensions	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	12 milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Comme le nouveau canal Soulanges est aujourd'hui ouvert, la navigation du canal Beauharnois est virtuellement abandonnée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

A l'honorable GEO. P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL,
MONCTON, N.-B., juillet 1907.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital, de l'ingénieur préposé à l'entretien sur les réparations et les réfections de la voie permanente, les bâtiments et constructions, et du directeur de la force motrice et du comptable du service mécanique au sujet du matériel roulant; aussi les relevés ci-dessous préparés par le contrôleur, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des structures.
4. Entretien de l'équipement.
5. Mouvement des convois.
6. Frais généraux.
7. Compte des approvisionnements en général.
8. Bilan général.
9. Etat comparatif des moyennes.

La longueur de la voie en exploitation, d'après le rapport de l'année dernière, était de 1,448.62. Il y a double voie sur un parcours de 17·43 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer et de son équipement, le 31 mars 1907, se chiffrait par $82,744,937.89.

Au cours de l'exercice il a été ajouté:—

Amherst—Améliorations	$	33,937 57
Antigonish—Agrandissement des installations		9,961 20
Campbellton—Améliorations		15,009 86
Chaudière-Junction—Remise à locomotives, etc		66,314 31
Dalhousie—Prolongement du quai		15,000 00
Drummondville—Améliorations		11,881 76
Glengarry—Château d'eau et réservoir		7,057 42
Halifax—Agrandissement des installations		519,951 96
Halifax—Draguer et faire sauter le roc au terminus en eau profonde		4,234 39
Indiantown à Blackville—Pour mettre le chemin de fer en état d'être exploité		35,855 88
Lévis—Quai Princess, addition		1,363 57
Mitchell—Détournement de la ligne		1,397 91
Mulgrave—Améliorations		39,641 40
Newcastle—Améliorations		5,725 77
New-Glasgow—Agrandissement des installations		13,954 78
North-Sydney-Junction—Améliorations		4,490 05
Pictou—Agrandissement des installations		45,138 64
Pirate-Harbour—Service d'eau		6,045 36
Rivière-du-Loup—Remise à locomotives, atelier des machines, etc		8,675 11

Sackville—Améliorations..	58,344 49
Springhill-Junction—Agrandissement des installations..	8,154 75
Stellarton—Agrandissement des installations..	5,336 45
Sydney—Agrandissement des installations..	3,316 52
Sydney-Mines—Prolongement..	48,993 29
Saint-Alexis—Améliorations..	860 92
Sainte-Flavie—Agrandissement des installations..	15,198 10
Saint-Jean—Agrandissement des installations..	48,973 10
Sainte-Rosalie—Améliorations..	75,992 45
Truro—Agrandissement des installations..	86,594 94
Windsor, N.-E.—Améliorations..	2,849 06
Ateliers des locomotives et des wagons et achat de terrains à Moncton..	645,598 31
Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons..	85,864 51
Voies de service supplémentaires le long de la ligne..	27,196 76
Compresseurs d'air et réservoirs..	5,356 84
Construction première..	79 52
Doublement de la voie sur certaines parties de la ligne..	89,799 09
Améliorer les rampes sur la ligne..	3,950 49
Agrandissement des installations et augmentation des moyens d'exploitation le long de la ligne..	61,731 67
Nouvelles plaques tournantes..	15,304 90
Appareil à gaz Pintsch..	8,,217 75
Renforcer les ponts..	245,165 85
Ligne télégraphique—Pour améliorer la..	24,498 23
Pour améliorer le service d'eau..	54,330 17
Equipement de freins à air..	11,559 79
Freins à air pour wagons à marchandises..	20,964 62
Charrue et déchargeur de ballast..	6,500 00
Changer les barres d'attelage de wagons à marchandises..	1,900 00
Matériel roulant..	1,850,462 00
Echelles latérales pour wagons fermés..	4,762 50
Achat du chemin de fer Canadian-Eastern..	19,000 00
	$ 4,382,494 01
Ce qui porte le total, au 31 mars 1908, à..	$87,127,431 90

Nouvelles machines pour les ateliers de locomotives et des wagons—

Cela comprend les nouvelles machines pour construire et réparer les locomotives et les wagons et leur installation.

Compresseurs d'air et réservoirs—

On en avait besoin, aux ateliers de réparations.

Equipement de freins à air—

Vingt-cinq locomotives ont été munies du frein à air perfectionné, et cinquante du frein à air droit. On a installé, sur cent locomotives, le graisseur " Elvin ".

Freins à air pour wagons à marchandises—

Cent-dix wagons à marchandises et dix chasse-neige ont été munis, durant l'année, du frein automatique Westinghouse à prompt effet.

Pour changer les barres d'attelage de wagons à marchandises—

L'attelage à chaîne et clavette de trente-huit wagons à marchandises a été changé pour l'attelage dit "Master Car Builder".

Matériel roulant—

On a acheté six locomotives du type dit "Pacifique" pour le service des voyageurs, dix locomotives du type dit "Consolidation" pour le service des marchandises, quatre voitures automobiles à vapeur pour le service des voyageurs, six cent vingt-huit wagons fermés à marchandises, trente et un réfrigérateurs, trois cent dix wagons à plateforme, quatre-vingt-cinq wagons à clapet, vingt-cinq wagons à bestiaux et soixante-dix wagons à bascule convertibles, système Hart, et il a été construit un chasse-neige à double voie.

Echelles latérales pour wagons fermés—

Il a été posé des échelles latérales, deux sur chacun, à mille neuf cent cinq wagons fermés à marchandises.

Achat du chemin de fer Canada-Eastern—

Cela comprend le paiement du quai Canada à Chatham, acheté de MM. W. B. Snowball et R. A. Snowball.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent ainsi:—

Recettes brutes	$9,173,558 80
Frais d'exploitation	9,157,435 53
Surplus	$ 16,123 27

Les recettes brutes pour l'exercice se comparent ainsi avec celles des douze mois correspondants de l'exercice précédent, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907:—

Pour 1907-08	$9,173,558 80
Pour 1906-07	8,305,985 69
Augmentation	$ 867,985 11

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

Pour 1907-08	$2,711,416 98
Pour 1906-07	2,542,432 38
Augmentation	$ 168,984 60

Les recettes du service des marchandises se comparent ainsi:—

Pour 1907-08	$6,054,493 55
Pour 1906-07	5,418,106 76
Augmentation	$ 636,386 79

Les recettes du service de la malle et des messageries se comparent ainsi:—

Pour 1907-08	$ 407,648 37
Pour 1906-07	345,446 55
Augmentation	$ 62,201 82

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent ainsi:—

Pour 1907-08	$ 6,332 62
Pour 1906-07	5,739 07

Les recettes par train-mille se comparent ainsi:—

Pour 1907-08	$1 25
Pour 1906-07	1 22

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi:—

Pour 1907-08	2,789,371
Pour 1906-07	2,686,448
Augmentation	102,923

Le nombre de voyageurs locaux a augmenté de 160,394, et celui des voyageurs d'entier parcours a diminué de 57,471.

Le poids des marchandises transportées permet d'établir la comparaison suivante:

	Tonnes.
En 1907-08	4,134,046
En 1906-7	2,686,448
Augmentation	659,775

Le transport local des marchandises accuse une augmentation de 564,334 tonnes, et le transport d'entier parcours des marchandises, de 95,441 tonnes.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation, pendant l'exercice, se comparent ainsi avec ceux des douze mois correspondant, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907:—

En 1907-08	$9,157,435 53
En 1906-07	7,856,312 37
Augmentation	$1,301,123 16

Les moyennes se comparent ainsi avec celles du dernier exercice:—

Par mille-locomotive—

	Cts.
En 1907-08	92·85
En 1906-07	86·17

Par mille-train—

En 1907-08	$ 1 25
En 1906-07	1 15

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—

En 1907-08	$ 6,321 48
En 1906-07	5,428 36

Le loyer payé à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, $140,000, est compris dans ce qui précède, afin d'établir une comparaison entre les deux exercices.

La voie permanente et les constructions, ainsi que les travaux d'art du chemin de fer, ont reçu les réparations nécessaires et sont en bon état.

Durant l'exercice, 558,436 traverses ordinaires et 361 jeux de traverses d'aiguillage ont été posés.

On a reballasté 92·00 milles de voie. 121,257 verges cubes de ballast ont été employées.

On a construit, à divers points, 3·74 milles de nouvelles voies de garage.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

Les clôtures ont été réparées et l'on a construit 66·19 milles de clôtures.

Les paraneiges ont été réparés.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et son état général est bon, à l'exception de ce qui est mentionné dans le rapport de l'inspecteur du service mécanique.

On a acheté un wagon-lit de première classe, un wagon-restaurant, deux wagons-poste et fumoirs, deux wagons-messageries et bagages, cent wagons à marchandises, fermés; cent wagons plates-formes, trois wagons réfrigérants, quatre-vingt-douze wagons à clapet, neuf wagons à bestiaux, et huit fourgons; puis l'on a construit dans les ateliers du chemin de fer, quatre locomotives, deux wagons à marchandises fermés, vingt-cinq wagons plates-formes, deux wagons-réservoirs à huile et un wagon à clapet, tous pour remplacer d'autres en nombre égal qui étaient hors de service. Les locomotives et les wagons plates-formes, réfrigérants, à clapet et à bestiaux, ainsi que soixante-neuf des wagons fermés, avaient une plus grande capacité que ceux qu'ils remplaçaient.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$ 3,429,903 58
Valeur du matériel utilisé	3,848,831 19
Valeur du matériel vendu	182,028 96

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:—

Divers	$ 421,225 64
Combustible	79,103 55
Matériel pour voie et ponts	865,606 45
Total	$ 1,365,935 64

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1907-08 a été comparativement doux, et le service n'a éprouvé que peu de retard par suite des tempêtes de neige.

Le 31 octobre 1907, un incendie a détruit le hangar à marchandises, à Campbellton, et tout ce qu'il renfermait.

Depuis quelque temps, les employés du chemin de fer demandaient que l'on établit une caisse de pension devant s'appliquer à tous ceux d'entre eux qui appartenaient au service permanent. Le ministère des Chemins de fer ayant approuvé la proposition, il fut passé une loi qui autorisait la création d'une caisse de cette nature. La loi est entrée en vigueur le 1er avril 1907, et porte le titre de: "Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard".

Le fonds établi sous l'autorité de la dite loi est formé au moyen des contributions et des employés et des chemins de fer; à cette fin, il est déduit, chaque mois, un et demi pour cent du salaire et des gages de tous les employés, et les chemins de fer doivent fournir mensuellement un montant égal. La caisse est attribuée et appartient à Sa

Majesté, qui doit allouer sur son montant un intérêt de trois pour cent par année, intérêt qui doit être ajouté à la vaisse et en faire partie. Elle est administrée par le ministre des Chemins de fer et Canaux, par l'intermédiaire d'un conseil composé de cinq membres, dont l'un est le gérant général des chemins de fer de l'Etat, deux membres sont choisis de temps à autre par le ministre, parmi les principaux officiers du chemin de fer, et les deux autres sont élus par les employés contribuant à la caisse.

Les contributions des employés, au cours de l'exercice, se sont élevées à..........................$	82,707 74
La contribution du chemin de fer a été de..........	82,707 74
Soit un total de..........................	165,415 48
La dépense totale a été de.....................	27,760 63
Laissant une balance de...................$	137,654 85
A laquelle on doit ajouter, pour l'intérêt..........	1,594 36
Soit un montant total au crédit de la caisse, le 31 mars 1908, de....................$	139,249 21

A propos de la balance à l'avoir de la caisse, je dois dire que les calculs faits à l'époque où le projet de la caisse de prévoyance a pris forme indiquait que la dépense des quelques premières années serait de beaucoup inférieure aux recettes, mais qu'elle augmenterait rapidement par la suite.

Cent quarante-deux employés ont été mis à la retraite et ont participé aux bénéfices de la caisse durant la première année de sa création. Sur ce nombre, onze sont morts, en sorte que cent trente et une personnes recevaient une allocation, à la fin de l'exercice. Presque tous les employés retraités auxquels l'allocation a été accordée en sont contents, et beaucoup l'ont déclaré hautement. Un bon nombre de ceux qui ont fourni un long et fidèle service se seraient trouvés dans un état de misère pendant leur vieillesse si cette caisse n'avait pas été établie. Les chemins de fer ont également bénéficié de l'application de la loi; en effet, un nombre considérable d'employés qui se trouvaient dans l'impossibilité de bien remplir leurs fonctions à raison de vieil âge ou d'incapacité ont pu ainsi quitter le service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Gérant des chemins de fer de l'Etat.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 juin 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les dépenses faites au compte du capital pour l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Pour renforcer des ponts—

Un nouveau pont en acier a été érigé à Boiestown, N.-B.; il a 6 travées de poutres en tôle (3 nouvelles de 75 pieds de longueur, et 3 vieilles de 56 pieds de longueur que l'on a prises au pont de Bedford); on a aussi construit une maçonnerie neuve et des abords et posé un nouveau tablier.

Il a été délivré des ouvrages d'acier pour les ponts érigés pendant l'exercice aux endroits suivants:

A Doaktown, pont de 3 travées sur poutres en biais rivetées (1 travée de 164 pieds et ½ pouce de longueur, 1 travée de 160 pieds et 8½ pouces de longueur, et 1 travée de 161 pieds et 9 pouces de longueur).

Stewiacke, 2 travées (une travée de 84 pieds 6 pouces de longueur et une travée de 94 pieds 6 pouces de long).

Bic, 1 travée de 108 pieds 8 pouces, en poutres en tôle.

Ile Verte, 2 travées en poutres en tôle (une travée de 106 pieds 10⅝ pouces et une travée de 101 pieds 3⅝ pouces).

Rivière Boyer, 2 travées de 89 pieds 3 pouces, poutres en tôle.

Saint-Henri, 6 travées de 90 à 93 pieds de long, en poutres en tôle.

Truro, 8 travées de 21 pieds en poutres en tôle.

Les modifications à la maçonnerie des culées et des piles de ces ponts et des ateliers neufs sont en cours d'exécution et seront terminés de bonne heure au cours de l'exercice 1908-09.

Des contrats sont donnés et les matériaux d'acier destinés aux ponts ont été délivrés au Havres-aux-Bouches, à Brierly-Brook, Bear-Brook, Thompson, Dorchester (3), Humphrey, Hall's-Creek, Anagance, Model-Farm, Rothesay (2), Union Street (Moncton, N.-B.), Bathurst, Saint-Octave (2), Kempt (2), Cedar-Hall (3), Amqui (2), Causapscal (5), Beau-Rivage (2), Assametquaghan (3), Mill-Stream (2), Saint-Alexis (3), Métapédia, Moffats, Trois-Saumons, Hadlow, Saint-Romuald (10), Musquash, Pomquet, Sylvestre, Lyon's-Brook, Meadowville (3), Rivière-John, Mount-Uniacke (2), New-Newport (3), Pine-Tree, Upper-Cross-Creek, et pont au-dessus de la voie à Milner.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour de la maçonnerie de pont en béton pour le pont de Pine-Tree.

Le pin dur nécessaire pour de nouveaux tabliers et le ciment pour la maçonnerie nécessaire à ces ponts ont été commandés et seront délivrés à pied d'œuvre de bonne heure l'an prochain.

Détournement de la ligne à Mitchell—

Les ouvrages nécessités pour ce détournement ont été terminés.

Remise aux locomotives, etc., à la Jonction de la Chaudière—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et des contrats donnés pour l'agrandissement de la présente remise aux locomotives, des magasins et des bureaux et pour un bâtiment pour le service des trains. Ces ouvrages ont été terminés.

Des plans et devis ont également été préparés, des soumissions demandées et des contrats donnés pour des compartiments à charbon, une fosse à piquer et une remise pour le sable. Les ouvrages de construction sont bien avancés.

Il a été fait un nivellement considérable, et 3,271 pieds supplémentaires de voies ont été posés dans la nouvelle cour.

Le service de l'eau a été amélioré.

Agrandissement des installations à Sainte-Flavie—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et des contrats accordés pour une halle à marchandises, un dépôt d'huile, des compartiments à charbon, un abri pour les aiguilleurs, un bâtiment pour l'inspecteur des voitures et des wagons, un bâtiment pour le nettoyeur des voitures et des wagons, et une fosser à piquer le feu. Les ouvrages se rattachant à ce contrat sont bien avancés et seront terminés au cours de l'exercice 1908-09.

Améliorations à Sackville—

La gare à voyageurs, en pierre, et le service de l'eau, pour lesquels des contrats avaient été donnés l'an dernier, sont terminés.

Des plans et devis ont été préparés, et des soumissions demandées pour une nouvelle halle à marchandises. Le contrat n'a pas encore été donné.

Il a été acheté 4·49 acres de terre pour agrandir la cour et y installer la nouvelle halle à marchandises.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour un quai en béton.

Améliorations à Campbellton—

La ligne de conduites pour le nouveau service de l'eau, pour laquelle le contrat a été donné l'an dernier, a été achevée.

Un compresseur d'air et une fosse à piquer le feu ont été fournis.

Une grue mobile pour locomotives a également été fournie pour l'enlèvement de la houille et des cendres.

Il a été posé 1,086 pieds de voies de garage.

Améliorations à Sainte-Rosalie—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour la construction d'une remise à locomotives à quatre places, d'un bâtiment devant servir de bureau et de magasin et d'une citerne-type de 50,000 gallons d'eau. Les ouvrages se rattachant à ce contrat sont virtuellement achevés, à l'exception de la citerne.

Il a été acheté et clôturé 13·84 acres de terre pour l'emplacement des bâtiments et une nouvelle cour. Une pompe à vapeur, une chaudière de 150 chevaux-vapeur, et une quantité de tuyaux ont été délivrés sur le terrain pour le service de l'eau. Les travaux et les accessoires nécessaires à l'installation de l'appareil de chauffage dans la remise aux locomotives ont été fournis. Une somme considérable de nivellement a été faite dans la cour, où l'on a posé 10,590 pieds de voies.

Améliorations à Amherst—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour la construction, en pierre, d'une gare à voyageurs et d'une salle aux bagages. La construction est très avancée.

L'ancien bâtiment aux bagages a été déplacé pour déblayer l'emplacement de la nouvelle gare.

Du terrain a été acheté pour agrandir la cour.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour un quai en béton.

Un nouveau quai de chargement a été fourni.

Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons—

Pour les détails, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Agrandissement des installations à Halifax—

Dans le cours de l'année, il a été enlevé, sur le côté ouest de la rue Water, 59,867 verges cubes de matières dont la plus grande partie était du roc vif et très difficile à enlever. Il a fallu avoir recours au pétardement pour enlever la plus grande partie de ces matières. Il a fallu prendre de grandes précautions pouru ces ouvrages, à cause de la proximité des maisons jusqu'à la ligne d'arrière de la propriété. L'excavation pour la cour est aujourd'hui virtuellement achevée, si ce n'est l'enlèvement d'environ 4,000 verges cubes de matières qui avaient été laissées au fond, aux endroits où les égouts de la ville avaient été traversées par l'excavation, et dans la première tranchée, sur la ligne d'en arrière, au sud de la rue North, où doivent être installés les bâtimnets des

nettoyeurs des voitures et wagons. Le long de la ligne du fond de la cour, il a été construit un mur de soutènement, en béton, de 1,100 pieds linéaires de long sur une hauteur moyenne d'environ 15 pieds. Le remplage en arrière de ce mur a été terminé, et les précautions nécessaires ont été prises pour le drainage par les égouts de la rive, ainsi que par les égouts particuliers coupés dans les excavations de la cour.

Dans le cours de l'année, la cour de la gare de la rue North a été nivelée, pavée en blocs de scories sur fondation en béton; un nouveau mur de soutènement a été construit le long de la rue North, en face de la gare, et le vieux mur de soutènement entre la cour de la gare et l'usine de force motrice de l'Intercolonial a été exhaussé à l'égalité du nouveau nivellement. Des dispositions ont été prises pour l'érection d'une clôture en acier sur le mur neuf et pour l'égouttement de la cour.

A Richmond, N.-E., il a été posé 86 pieds linéaires de conduite de 30 pouces dans l'égout en béton, afin de prolonger l'égout en brique à travers le dock jusqu'à la jetée n° 7, ce travail étant devenu nécessaire à cause du remplage qui a été fait à cet endroit avec des matériaux enlevés de la nouvelle cour à la rue Water.

Des poteaux ont été posés et des fils tendus pour l'éclairage de la nouvelle cour au chemin Kempt, à partir de l'usine électrique de l'Intercolonial à la rue North, en passant sur l'emplacement de la voie de l'Intercolonial jusqu'à la rue Young, de là en suivant la rue Young, le chemin Campbell, la rue Kaye et la rue Young-West jusqu'à la nouvelle cour.

A la cour Kempt, virtuellement toutes les excavations pour la cour à l'exception d'environ 1,000 verges cubes, ont été faites. Il faut encore un peu de remplage pour compléter le nivellement de la cour. Un égout en béton a été construit pour le drainage de la cour. La principale partie de l'excavation de l'égout se composait de roc vif.

Sous l'empire du contrat pour la construction d'un atelier de réparations de wagons et voitures et d'une machine à planer, à la nouvelle cour Kempt, la fondation en béton jusqu'au-dessous des allèges de fenêtres dans les deux bâtiments, ainsi que les conduites de chauffage, en béton, des deux bâtiments, ont été achevées. Les planchers sont aussi virtuellement terminés dans les deux. Dans le premier, les murs en briques, avec les cadres des châssis en place, ont été construits jusqu'à la ligne du toit. Dans le second, la structure d'acier des murs a été montée. Le reste de l'acier nécessaire à ces deux bâtiments est rendu à pied d'œuvre.

Sous l'empire du contrat pour la construction d'un bâtiment pour le magasin et d'un dépôt d'huile, à la nouvelle cour Kempt, les fondations jusqu'au-dessous des allèges de fenêtres dans les deux bâtiments ont été achevées. La structure en acier de ces deux bâtiments est virtuellement terminée. L'ouvrage en brique du dépôt d'huile, avec les cadres des châssis en place, est terminée jusqu'à la ligne du toit. Les lintaux, allèges de fenêtres en béton, etc., sont faits et prêts à être mis en place.

La cheminée en béton armé, de 125 pieds sur 6½, pour l'annexe de la maison de la chaudière, a été terminée.

Sous l'empire du contrat pour l'érection et l'achèvement d'une remise à locomotives à 36 places, à la cour Kempt, l'annexe de la maison de la chaudière a été virtuellement terminée à l'extérieur. Il n'a encore été fait que peu de chose dans la construction de la maison de la chaudière proprement dite. Les murs réfractaires, les piliers, etc., d'une section contiguë à l'annexe, ont été construits, et les colonnes destinées à soutenir le toit de cette section ont été montées. L'entrepreneur a déjà fait livrer à pied d'œuvre presque toute la structure en acier et en fer, dont la plus grande partie est peinturée et prête au montage. Il a aussi délivré, dans le cours de l'année, à peu près tout le pin dur pour la toiture, etc.

Une grue locomobile a été fournie pour la manutention de la houille et des cendres.

Des plans et devis ont été préparés et des contrats ont été donnés pour la construction d'un magasin, d'un dépôt d'huile, d'une fosse à piquer, d'une remise pour le sable, d'un bâtiment pour les nettoyeurs des voitures et wagons, d'un atelier de menuiserie et d'un château d'eau de 80,000 gallons. La construction de ces ouvrages est en cours.

Matériel roulant—

Pour les détails sur ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Pour améliorer la ligne de télégraphe—

Des améliorations ont été faites à la ligne de télégraphe, entre Frédéricton et Loggieville, et la ligne prolongée jusqu'à la station Nelson.

Le service du télégraphe, entre Moncton et Ottawa, a été perfectionné pour faciliter les communications avec le gouvernement, en ajoutant un nouveau fil.

Cet ouvrage s'est fait à l'entreprise.

Agrandissement des installations et des facilités le long de la ligne—

Les ouvrages suivants ont été faits à même ce crédit:

New-Mills.—Une salle à bagage.

Eel-River.—Une salle à bagage et une soute à charbon.

Marshy-Hope.—Fenêtre en saillie posée à la gare.

Black-Lands.—Un abri et un quai de voyageurs.

Valley.—Une fenêtre en saillie posée à la gare.

North-River.—Quai de chargement construit.

Westville.—Deux sémaphores électriques installés.

Chatham-Junction.—Deux sémaphores électriques installés.

Villeroy.—Un sémaphore électrique installé.

Jonction de Sydney-Nord.—Un sémaphore électrique installé.

Frédéricton.—Un sémaphore électrique installé.

Canaan.—Service d'eau installé dans la gare.

Cedar-Hall.—Des plans et devis préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour une nouvelle gare, un prolongement de la présente halle aux marchandises et remodeler la gare actuelle de manière à fournir un logement au chef de gare.

Milnikek.—Nouvelle gare construite.

Clôturer certaines parties de la ligne.—10,597 perches de clôture en fil métallique construite sur le Canada-Western, et 188 perches entre Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup.

Lansdowne.—Quai de déchargement construit.

Millerton.—Logement fourni à l'agent de l'Intercolonial.

Saint-Eugène.—Agrandissement de la présente halle aux marchandises.

Saint-Octave.—Un parc à bestiaux fourni et cabinets d'aisances installés.

Debert.—La salle aux marchandises, dans la gare, a été convertie en salle d'attente.

Shédiac.—La vieille gare a été déplacée et jointe à la présente salle aux marchandises. Un quai de débarquement en béton a été installé.

Sayabec.—La salle d'attente de la gare a été agrandie.

Hanford.—Un abri et un quai ont été faits.

Blackville.—Une remise à houille, une salle de bagage et dépôt d'huile ont été faits.

Black-River-Road.—Nouvelle gare construite.

Graham's-Siding.—Un quai a été construit.

Saint-Alexandre.—La gare a été remodelée.

Woodburn.—Une remise à houille construite.

Arnold's-Brook.—Nouvelle voie d'évitement posée.

Milford.—Acheté ·50 acres de terre.

Enfield.—Acheté ·533 acres de terre.

Lochbroom.—Nouvelle voie de garage posée.

Riversdale.—Fourni un logement au chef de gare.

Jonction de Pugwash.—Posé un Y.

Salmon-Lake.—Construit une nouvelle halle aux marchandises.

Sydney-Nord.—Le bureau dans la halle aux marchandises agrandi.

Pointe-du-Chêne.—Un abri construit.

Remise à wagonnets.—Il en a été construit 10 sur le Canada-Eastern.

Bathurst.—Salle à bagage et dépôt d'huile construits.

Petite-Roche.—Salle à bagage construite.

Jonction de Derby.—Construit un quai de chargement.

Jonction de Dalhousie.—Construit une remise à houille, un dépôt d'huile et une salle à bagage.

Flat-Lands.—Remise à houille construite.

Cross-Creek.—Remise à houille et dépôt d'huile construits.

Saint-Anaclet.—Construit un parc à bestiaux et un quai d'embarquement.

Agrandissement des installations à Sydney—

Le quai en béton en face de la nouvelle gare a été achevé.

Des plans et devis ont été préparés, et des soumissions demandées pour exhausser le pont et le viaduc au-dessus de la voie de la *Dominion Iron and Steel Company*, pour lui donner la hauteur voulue au-dessus de l'Intercolonial.

Prolongement jusqu'aux mines de Sydney.

Le contrat donné l'an dernier pour la construction d'une gare et d'une halle aux marchandises a été achevé, moins le quai de la gare. Un quai de chargement a également été construit.

Il a été fait une somme considérable de nivellement dans la nouvelle gare, aux mines de Sydney.

Agrandissement des installations à Saint-Jean—

Des ouvrages ont été faits pour les ponts des rues Stanley et Wall, et ils seront achevés dans le cours de l'exercice 1908-09.

Pour les besoins des abords du pont de la rue Stanley, il a été acheté 29,060 pieds carrés de terrain.

Un sémaphore électrique a été installé; une seconde voie a été posée et ballastée entre la gare et Jardine's-Brook.

Dans la cour, il a été posé 15,033 pieds linéaires de voie, y compris le doublement de la voie sur la ligne-mère.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour la construction d'un hangar à farine et d'un quai de chargement. Les ouvrages entrepris sous l'empire de ce contrat sont terminés.

Il a été construit un nouveau bureau pour la cour et un abri pour les aiguilleurs.

Une ligne de poteaux entre la rotonde et la gare, destinée au nouveau système d'éclairage électrique, a été posée.

Un outillage destiné au chauffage des voitures et wagons a été installé.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et des contrats donnés pour la construction d'un bâtiment à l'usage des nettoyeurs de voitures et wagons, d'une remise pour le sable et de 14 soutes à houille. La construction de ces bâtiments est en cours.

Agrandissement des installations à Antigonish—

Une nouvelle ligne de conduite et deux colonnes d'eau ont été installées pour améliorer le service de l'eau.

Une somme considérable de nivellement a été faite dans la cour et la ligne-mère a été surélevée de 2 pieds.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour la construction d'un quai en béton.

Deux sémaphores électriques ont été installés.

Améliorations à Mulgrave—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour un prolongement du dock, du côté de la rive. Ces ouvrages sont terminés.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour le remplage de l'ouverture dans le quai actuel. Ces ouvrages commenceront de bonne heure en 1908-09.

Des plans et devis pour la construction d'un hangar à charbon et un viaduc ont été préparés et des soumissions seront bientôt demandées.

La présente halle aux marchandises a été allongée.

Une remise à poisson, sur le quai, a été construite pour faciliter la manutention du poisson.

Agrandissement des installations à Truro—

Un magasin et un bureau ont été construits.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et des contrats donnés pour un bâtiment à l'usage des nettoyeurs des voitures et wagons, une remise pour le sable, le détournement du ruisseau Leper et deux ponts sur longrines dans la nouvelle cour d'échange.

Huit travées de pont en poutres d'acier pour le ruisseau Leper, sur la ligne-mère allant à Pictou, ont été livrées par la *Hamilton Bridge Works Company.*

La vieille remise aux locomotives a été démolie et des voies de garage ont été installées à sa place pour agrandir la cour.

Il a été acheté 4·47 acres de terre pour agrandir la cour.

Des améliorations ont été faites au service de l'eau et un château d'eau de 80,000 gallons a été achevé.

Une somme considérable de nivellement a été faite dans la cour et 3,554 pieds linéaires de voies ont été posés et ballastés.

Pour mettre le chemin de fer entre Indiantown et Blackville en état de service—

Les ouvrages nécessaires à la mise de la ligne du chemin entre Blackville et Indiantown en état de service ont été poussés dans le cours de l'exercice.

Un pont (75 pieds de travée) avec culées en béton, et une traverse de chemin public (30 pieds de travée), avec culée en béton, ont été achevés. Deux viaducs sur chevalets ont été remplis et une culée de pont pour la traverse du chemin au pont Renous; une travée de 160 pieds de long a été placée au-dessus de la rivière Bartholomew.

Ateliers de locomotives et de wagons, achat de terrain et équipement à Moncton—

Les ouvrages aux nouveaux ateliers ont fait des progrès satisfaisants dans le cours de la dernière année. L'atelier de réparations des wagons à marchandises, à l'exception du posage des portes, a été achevé.

L'atelier de réparations des voitures à voyageurs, à l'exception des portes et des planchers, est achevé.

L'atelier de peinture des voitures à voyageurs, à l'exception des portes, des planchers, des fenêtres et de la couverture en goudron et gravier, est terminé.

Le bâtiment destiné à servir de magasin et de bureaux est terminé jusqu'au premier étage.

Le moulin à planer, à l'exception des portes et d'une partie des planchers, est terminé.

La construction des ateliers de locomotives est bien avancée. Ls fondations sont toutes faites; les ouvrages en acier, à l'exception de la maison de la chaudière, sont tous montés.

Les murs, le toit, les fenêtres et les châssis pour l'atelier des machines et la salle des outils sont tous achevés. Et aussi une partie du toit de l'atelier des machines.

Les ouvrages pour l'usine de force motrice, le transformateur, l'abri et le séchoir sont très avancés.

Des contrats ont été donnés dans le cours de l'année pour l'équipement électrique, le tableau de distribution de l'électricité et l'appareil de chauffage.

Une assez grande quantité de machines pour les ateliers des locomotives a été délivrée et emmagasinée pour servir lorsque les ateliers seront achevés.

La division de l'entretien de la voie a employé une pelle à vapeur et une équipe d'hommes, dans le cours de l'été dernier, pour niveler le terrain et poser des rails dans la nouvelle cour.

Glengarry, service d'eau et réservoir—

Les ouvrages nécessités par ce service d'eau ont été achevés.

Agrandissement des installations à Pictou—

Le remplage, le nivellement, la pose des rails et le mur au bord de la mer et dépendant de la nouvelle cour ont été terminés. Il a été posé 3,708 pieds linéaires de nouvelles voies.

Un appareil de chauffage et des lumières électriques ont été installés dans la nouvelle remise à locomotives.

Le service de l'eau a été prolongé, une nouvelle citerne bâtie et une pompe attachée à cette citerne.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour la construction d'un bâtiment pour les nettoyeurs de voitures et wagons.

Voies d'évitement et rameaux supplémentaires—

Saint-Léonard—Voie d'évitement prolongée de 300 pieds.
Fort-Lawrence—Nouvelle voie d'évitement, 850 pieds.
Petit-Métis—Nouvelle voie d'évitement, 1,547 pieds.
Causapscal—Nouvelle voie d'évitement, 652 pieds.
Saint-Jean-Chrysostôme—Nouvelle voie de garage, 1,977 pieds.
Frédéricton—Nouvelle voie de garage, 1,475½ pieds.
Dorchester—Nouvelle voie de garage, 1,943 pieds.
Sayabec—Nouvelle voie de garage, 1,993 pieds.
Carroll—Voie de garage prolongée de 552 pieds.
Cap Saint-Ignace—Voie de garage prolongée de 300 pieds.
Ludlow—Nouvelle voie de garage, 360 pieds.
Saint-Jean-Port-Joli—Nouvelle voie de garage, 400 pieds.
Tracadie—Nouvelle voie de garage, 650 pieds.
Elm-Tree—Nouvelle voie de garage, 360 pieds.
Lorne—Nouvelle voie de garage, 392 pieds.
Valley—Nouvelle voie de garage, 372½ pieds.
Upper-Blackville—Nouvelle voie de garage, 1,037 pieds.

Pour augmenter le service de l'eau—

Dans le cours de l'exercice, des ouvrages ont été faits pour les nouveaux services d'eau, à l'Ile-Verte, à Springhill-Junction, Saint-Fabien, Charlo, Port-Durham, Doaktown, Trois-Pistoles, Jonction de Saint-Charles, Gibson, Jonction de Windsor, Upper-Cross-Creek, Boiestown, Jonction de Chatham, Loggieville, Saint-Appolinaire, Piedmont et Blackville.

Améliorations à la Jonction de Sydney-Nord—

Un quai en béton a été construit et un sémaphore électrique installé. Il a été fait un peu de nivellement dans la cour.

Remise aux locomotives, ateliers des machines, etc., Rivière-du-Loup—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour la construction d'une fosse à piquer et pour une rangée de 21 compartiments à charbon.

Les ouvrages sont en cours de construction.

Des plans et devis ont également été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour un atelier de machines, une maison pour la chaudière et une cheminée en brique.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour un pont suspendu à l'usage des piétons, au-dessus de la rivière, pour l'usage et la commodité des gens employés dans les nouveaux ateliers et la nouvelle remise à locomotives.

Le réservoir de 80,000 gallons d'eau a été achevé.

Améliorations à New-Glasgow—

Un quai en béton a été posé.

Deux passages sous la voie ont été en partie construits, aux rues McLean et Dalhousie. Des culées en béton pour une seconde voie ont été construites.

Agrandissement des installations à Springhill-Junction—

La présente fosse à piquer a été prolongée.

Il a été acheté ·512 acre de terre.

Une somme considérable de nivellement a été faite et 1,917 pieds linéaires de voie ont été posés et ballastés.

Améliorations à New-Castle—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour l'agrandissement de la présente remise à locomotives.

Le nouveau service d'eau a été terminé.

Une fosse à piquer a été creusée et un contrat donné pour une rangée de 16 compartiments à charbon.

Le nouveau service d'eau a été terminé.

Une fosse à piquer a été creusée et un contrat donné pour une rangée de 16 compartiments à charbon.

Prolongement jusqu'au quai à Dalhousie—

Les ouvrages se rattachant au prolongement de ce quai ont été faits dans le cours de l'exercice. Trois caissons ont été construits et ballastés sur toute la face du quai jusqu'au-dessus de la ligne des eaux basses.

Appareil à gaz Pintsch—

Une nouvelle conduite a été installée entre l'usine à gaz et la gare à Moncton. Deux nouvelles cornues à gaz ont également été installées à Moncton.

L'outillage à gaz auxiliaire, comprenant deux réservoirs et soupapes, un compresseur et une fondation, le bâtiment et le tuyautage, a été installé à Lévis, Qué.

Un wagon pour le transport, n° 5265, a été muni de deux réservoirs et de soupapes.

Service de l'eau à Pirate-Harbour—

Une ligne de conduites a été posée entre le réservoir à Mulgrave et la remise aux locomotives à Pirate-Harbour.

Compresseurs d'air—

Des compresseurs d'air ont été installés à Stellarton et à la Jonction de la Chaudière.

Construction première—

Sur ce crédit ont été payés les montants qui suivent: R. T. MacIlreith, frais de loi; affaire, propriété de A. B. Schurman, à Oxford, $39.12; affaire, propriété de Geo. England, à la rivière George, $40.40.

Améliorations à Drummondville—

Le réservoir de 50,000 gallons d'eau et le quai en béton ont été terminés.

Des améliorations ont été faites aux appareils à charger la houille, et une nouvelle fosse à piquer creusée.

Un quai de chargement a également été fait.

Un soixante-sixième d'acre de terre a été acheté pour agrandir la cour.

Deux mille cinq cent cinquante pieds de voies ont été posés dans la cour.

Agrandissement des installations à Stellarton—

Un bâtiment et les fondations nécessaires à l'installation d'un outillage d'éclairage électrique ont été construits.

Des plans et devis ont été préparés et un contrat donné pour une remise pour le sable.

Plaques tournantes—

Des contrats ont été donnés pour des plaques tournantes de 75 pieds, à Suussex et à Loggieville, et pour une plaque tournante de 70 pieds à Newcastle.

La plaque tournante de 75 pieds qui avait été livrée à Halifax, l'an dernier, a été transportée et montée à Sussex.

La plaque tournante présentement en cours de construction pour Sussex sera envoyée à Halifax pour remplacer celle qui a été enlevée de là pour être installée à Sussex.

Princess pier—

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour l'enrochement de ce pier.

Améliorations à Windsor—

La vieille gare a été convertie en une salle à bagage et un magasin pour l'usage du cantonnier-chef.

Le quai de la gare a été prolongé et une voie de garage posée pour l'utilité des trains du chemin de fer Dominion-Atlantic qui font le service entre Windsor et Truro.

Freins pneumatiques aux wagons à marchandises—

Pour les détails sur ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Echelles latérales pour les wagons fermés—

Pour les détails sur ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Charrue à ballast et machine à décharger—

Une charrue à ballast et une machine à décharger ont été achetées.

Améliorer les pentes et rampes sur la ligne—

Les pentes et rampes ont été améliorées, à Nelson, sur le Canad-Eastern.

Pour changer les attelages des wagons plats—

Pour les détails sur ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Equipement de freins pneumatiques—

Pour les détails sur ce crédit, voir le rapport de G. R. Joughins, surintendant de la traction.

Pour draguer et pétarder le roc au terminus en eau profonde à Halifax—

Dans le cours de l'exercice, il a été enlevé 429 verges cubes de roc entre les piers n°s 3 et 4.

Améliorations à Saint-Alexis—

C'était pour payer à T. Richard un encaissement fait.

Achat du chemin de fer Canada-Eastern—

C'était pour payer la somme accordée par la sentence arbitrale de la cour de l'Echiquier à W. B. Snowball et R. A. Snowball pour un terrain et le quai à Chatham.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM B. MACKENZIE,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER, I.S.O.,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN,
MONCTON, N.-B., 30 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport sur l'entretien de la voie et les travaux faits pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

VOIE.

Dans le cours de l'exercice 428,632 milles de rails de 56, 58, 67, 80 et 110 livres ont été relevés et remplacés par des rails de 67 et 80 livres.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice 558,436 traverses et 361 jeux de traverses d'aiguilles ont été posés sur la voie.

BALLASTAGE.

Dans le cours de l'exercice 92·00 milles de voie ont été ballastées, en y employant 82,103 verges cubes de gravier et 39,154 verges cubes d'escarbilles et de cendres.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

De nouveaux signaux de sémaphore ont été installés aux stations suivantes:

Chatham-Junction, 1.
Chatham, 1.
Drummondville, 1.
Frédéricton, 1.
Harlaka-Junction, 1.
Loggieville, 1.
Pugwash, 1.
Petitcodiac, 1.
Saint-Jean, 3.
Saint-Romuald, 2.

Dans le cours de l'exercice il a été installé 128 aiguilles neuves.

De nouveaux signaux de télégraphe ont été fournis aux stations suivantes:

Rivière-John, 1.
Sackville, 1.

Tous les sémaphores ont subi les réparations nécessaires, ainsi que les aiguilles et les signaux de télégraphe, sur toute la ligne.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Dans le cours de l'exercice, 3·74 milles de voies d'évitement supplémentaires ont été posés à différents endroits sur la ligne et portés au compte de l'entretien.

CLÔTURES CONSTRUITES PAR NOS PROPRES HOMMES.

Onze milles de clôture en fil métallique tissé et en fil barbelé ont été construits par nos propres hommes à différents endroits sur la ligne.

Les clôtures, sur toute la ligne, ont subi les réparations nécessaires.

Il a été construit à l'entreprise 55·19 milles de clôture en fil métallique tissé.

CLÔTURE PARANEIGE.

Il a été construit dans le cours de l'exercice 299 perches de clôtures paraneige stationnaires de 8 pieds de haut et 5 perches de clôtures paraneige pouvant s'enlever.

QUAIS ET VIADUCS.

Réparations.

Saint-Jean, quai de ballast.
Saint-Jean, viaduc à charbon.
Saint-Jean, long quai.
Halifax, jetée n° 1.
Halifax, jetée n° 2.
Halifax, jetée n° 3.
Halifax, jetée n° 4.
Halifax, jetée n° 5.
Halifax, T. en eau prof., viaduc à charbon.
Halifax, T. en eau prof., quai de l'immigration.
Halifax, T. en eau prof., quai de la ligne Cunard.
Richmond, jetée n° 6.
Richmond, jetée n° 8.
Antigonish, viaduc.
Amos, viaduc.
Drummondville, viaduc à charbon.
Lévis, quai.
Mulgrave, quai.
New-Glasgow, viaduc à charbon.
North-Sydney, quai.
Nelson, viaduc.
Newcastle, viaduc à charbon.
Pointe-du-Chêne, quai.
Pugwash, quai.
Pictou, quai.
Pictou-Landing, quai.
Pictou-Landing, quai du bac.
Pointe-Tupper, quai.
Prince's-Pier, quai.
Portage-Ballast-Pit, viaduc.
Rivière-Ouelle, quai.
Stellarton, viaduc à charbon.

PONTS ET PONCEAUX.

Réparations.

Ball's-Creek, pont.
Blackville, pont.
Blackville, ponceau.
Boiestown, ponceau.
Barnaby-River, pont.
Bic, ponceau.
Bic, pont.
Bic-Mountain, ponceau.
Bagot, ouest de, ponceau.
Crownsen's, aboiteau.
Cotton Factory Branch, Halifax, ponceaux.
Cross-Creek, ponceau.
Clearwater, ponceau.
Chatham-Branch, ponceaux.
Carmel, ponceau.
Dartmouth, ponceau.
Dartmouth, pont de Mott.
Doakton, ponceaux.
Drummondville, pont.
Drummondville, ouest de, ponceaux.
Daveluyville, est de, ponceaux.
Daveluyville, ouest de, ponceaux.
Elmsdale, ponceau.
Elmsdale, pont.
Frédéricton, pont.
Grand-Narrows, pont.
Malcolm's-Siding, ponceau.
Meadowville, ponceau.
Montmagny, ponceaux.
Manseau, est de, ponceaux.
McCafferty's, pont au-dessus de la voie.
McKenzie-Creek, pont.
North-West-Miramichi, pont.
Newcastle, ¼ de mille à l'est de, ponceau.
Otty's, pont au-dessus de la voie.
Portage-Ballast-Pit, pont.
Portage-Ballast-Pit, pont.
Passekeag, pont au-dessus de la voie.
Pictou, pont.
Pictou, ponceau.
Pirate-Harbour, pont.
Peniac, ponceau.
Richmond, ponceau.
Rivière-du-Loup, ponceau.
Rivière-du-Loup, pont.
Saint-Jean, rue Stanley, pont.
Sackville, pont au-dessus de la voie.
Sandy-Cove, 1 mille à l'ouest de, ponceau.
Scotsburn, ponceau.
Sylvester, ponceau.
Sydney, Rivière, pont.

Gloucester-Junction, pont au-dessus de la voie.
Hampton, ponceau.
Hayward's-Brook, pont.
Hall's-Creek, pont.
Halburton, pont.
Hadlow, pont Bennett.
Hadlow, ponceau.
Harlaka-Junction, ponceau.
Indiantown-Branch, ponceaux.
James, Rivière, ponceau.
Lakeside, pont au-dessus de la voie.
Leitches'-Creek, pont.
Lemieux, est de, pont.
Lemieux, est de, ponceaux.
Laurier, ponceaux.
Milner's, pont.
Maccan, aboiteau.
Shénacadie, est de, ponceaux.
Saint-Simon, ponceau.
Saint-Fabien, ponceau.
Saint-Eloi, ponceau.
Sainte-Louise, ponceau.
Saint-Alexandre, ponceau.
Saint-Cyrille, ouest de, ponceau.
Saint-Léonard, ponceaux.
Saint-Germain, ouest de, ponceaux.
Sainte-Rosalie, ponceau.
Saint-Eugène, ponceau.
Truro, pont au-dessus de la voie.
Tatamagouche, ponceau.
Trois-Pistoles, ponceau.
Upper-Blackville, ponceau.
Villeroy, est de, ponceau.
Westville, ponceau.
West-Merigomish, pont.

OUVRAGES EN MAÇONNERIE.

Réparations.

Alma, ponceau.
Enfield, ponceau fermé.
Elmsdale, 1 mille à l'est de, pont,
Middle-River, pont.
Malcolm's-Siding, ponceau fermé.
Pugwash-Junction, balance sur la voie.
Pictou, balance sur la voie.
Sandy-Bay, 1 mille à l'ouest de, ponceau fermé.
Tatamagouche, ponceau fermé.
Entre Tatamagouche et Malagash, ponceaux.
Westville, ponceaux arqués.
Wallace-Bridge, ouest de, ponceau arqué.

PEINTURE.

Ponts.

Bayfield, pont n° 3.
Folleigh, pont.
James-River, pont.
Monastery, pont n° 3.
Rivière-John, pont.
Tracadie, pont n° 8.
Frédéricton, pont.

Bâtiments.

Amherst, remise à locomotives.
Apohaqui, maison des outils.
Aston-Junction, halle aux marchandises.
Calhoun, gare.
Flatlands, garnitures du hangar au charbon.
Hampton, maison des outils.
Halifax, élévateur à grains.
Havre-au-Bouche, gare.
Jones, abri.
Lévis, bâtiment du gaz pintch.
Moncton, maison du chef du mouvement.
Norton, maison des outils.
Painsec-Junction, gare.
Penobsquis, maison des outils.
Saint-Jean, élévateur à grain.
Springhill-Junction, gare.
Saint-Eugène, allonge de la halle aux marchandises.
Sainte-Perpétue, abri.
Saint-Léonard, hangar au charbon.
Sussex, maison des outils.
Tracadie, gare.
West-Merigomish, gare.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Les réparations nécessaires ont été faites aux gares et logements des endroits suivants:—

Athol.
Avondale.
Amherst.
Anagance.
Apohaqui.
Adamsville.
Boiestown.
Cann's-Mills.
College-Bridge.
Cold-Brook.
Catamount.
Canaan.

Assametquaghan.
Amqui.
Aston-Junction.
Bedford.
Brookfield.
Boisdale.
Barrachois.
Brown's-Point.
Belmont.
Boundary-Creek.
Bloomfield.
Berry's-Mills.
Beaver-Brook.
Bartibogue.
Bathurst.
Belledune.
Bic.
Bagot.
Blackville.
Montmagny.
Manseau.
Mitchell.
Marysville.
Mount-Uniacke.
McKay.
McIntyre, Lac.
New-Glasgow.
North-Sydney.
Nappan.
Norton.
Nauwigewauk.
Newcastle.
Nicolet.
Oxford.
Oxford-Junction.
Pointe-Tupper.
Pictou.
Painsec-Junction.
Pointe-du-Chêne.
Petitcodiac.
Penobsquis.
Pumweseep.
Petit-Rocher.
Quispamsis.
Riversdale.
Rivière-Denys.
Rogers.
Rivière-John.
Rivière-Philippe.
Rivière-Glade.
Rothesay.
Rogersville.
Rivière-du-Loup.
Shubénacadie.
Stellarton.
South-River.
Shénacadie.
Sydney-Mines.
Sylvester.
Scotsburn.
Salt-Springs.
Springhill-Junction.
Daveluyville.
Drummondville.
Doaktown.
Elmsdale.
East-Mines
Chatham-Junction.
Charlo.
Campbellton.
Causapscal.
Cedar-Hall.
Cacouna.
Chaudière, Courbe de la.
Carmel.
Cross-Creek.
Denmark.
Debert.
Dorchester.
Derby-Junction.
Dalhousie.
Delotbinière.
Model-Farm.
Millerton.
Matapédia.
Millstream.
Harlaka-Junction.
Hadlow.
Iona.
Indiantown.
Ile-Verte.
Jubilé.
Jacquet-River.
Kent-Junction.
Lourde.
Leithche's-Creek.
Lock-Broom.
Lyon's-Brook.
Londonderry.
Little-Métis.
L'Islet.
Lévis (Québec).
Laurier.
Lemieux.
Marshy-Hope.
Mulgrave.
Moncton.
Shédiac.
Salisbury.
Sussex.
Saint-Alexis.
Salmon-Lake.
Sayabec.
Saint-Moïse.
Saint-Octave.
Sainte-Flavie.
Sacré-Cœur.
Saint-Simon.
Saint-Arsène.
Saint-Alexandre.
Saint-Pascal.
Saint-Pacôme.
Sainte-Anne.
Sainte-Louise.
Saint-Jean-Port-Joli.
Saint-Valier.
Saint-Henri.
Saint-Romuald.
Saint-Nicolas.
Saint-Léonard, Jonction.
Sainte-Monique.
Sainte-Perpétue.
Saint-Cyrille.
Saint-Germain.

Eel-River.
Ellershouse.
Ferrona-Junction.
Flatlands.
Frédéricton.
Grand-Lake.
Glengarry.
George's-River.
Greenville.
Gallaher-Ridge.
Gibson.
Hilden.
Hopewell.
Havre-au-Bouche.
Hampton.
Heatherton.
Harcourt.
Saint-Eugène.
Sainte-Rosalie.
Truro.
Trenton.
Tracadie.
Tatamagouche.
Thomson.
Trois-Pistoles.
Valley.
Villeroy.
West-River.
Westville.
Wallace.
Wentworth.
Westchester.
Waverley.

Les réparations nécessaires ont été faites aux halles aux marchandises des endroits suivants:—

Amherst.
Antigonish.
Bloomfield.
Chaudière.
Dorchester.
Dalhousie-Junction.
Evans.
Eureka.
Hampton.
Kent-Junction.
Laurier.
Moncton.
Maccan.
Memramcook.
New-Glasgow.
Old-Lake-Road.
Pointe-du-Chêne.
Penobsquis.
Pictou.
Rothesay.
Riversdale.
Salisbury.
Sussex.
Springhill-Junction.
Sylvester.
Stellarton.
Sydney.
Saint-Octave.
Saint-Pacôme.
Saint-Jean-Port-Joli.
Truro.
Valley.
Wentworth.
Windsor-Junction.
West-River.
Westville.

Des barres de fer ont été posées aux portes et fenêtres des halles à marchandises où c'était nécessaire.

Les réparations suivantes ont été faites aux bâtiments, etc., à Saint-Jean:—

Portes de l'élévateur et fenêtres du transbordeur.
Halles numéros 1, 2, 3, 7, 8, 9 et 11.
Gare.
Toit de l'atelier de peinture.
Viaduc à charbon.
Quai de la remise des trains.
Traverses de différentes rues.
Wagons à houille.
Bureau du chef de la cour.
Fondation de la remise des trains.
Différents logements.
Bureau dans la halle n° 7.
Réservoir.
Traverse de la rue Mill, portes.
Parc à bestiaux.
Salle des outils dans la maison de la machine.
Fenêtres dans la remise des trains.
Guérite de l'aiguilleur.
Portes et cheminée de la gare.
Bureau des billets.
Remise aux outils des cantonniers.
Bureau de la cour sur l'île.

Les réparations suivantes ont été faites aux bâtiments, etc., à Halifax et Richmond:—

Halles numéros 1, 2, 3, 4 et 8.
Gare de North street et salle aux bagages.
Halle aux marchandises, ch. de fer Dom.-Atlantique.
Elévateur à grain, toit de l'usine de force motrice.
Postes de la rue Young.
Traverses à l'eau profonde.
Balances sur la voie.
Clôture de limite.
Tampons.
Tous les sémaphores.
Gare de Richmond.

Quai de la gare.
Peinturé la clôture de fer.
Bâtiment de la poste.
Murs de chantier.
Usine de force motrice, rue North.
Remise pour le nettoyage des voitures et wagons.
Propriété Cunard, bâtiments et quai.
Hangar aux bestiaux.
Atelier du forgeron.
Ateliers des machines.
Hangar à foin.
Rotonde.
Maison du contremaître de la mécanique.
Ateliers des wagons.

Les rotondes et les ateliers suivants ont été réparés:—

Amherst.
Campbellton.
Chaudière-Jct.
Dartmouth.
Dalhousie.
Drummondville.
Gibson.
Indiantown.
Lévis.
Moncton.
North-Sydney.
Newcastle.
Oxford-Jct.
Pointe-du-Chêne.
Pugwash.
Pictou.
Pirate-Harbour.
Rivière-du-Loup.
Saint-Jean.
Sussex.
Stellarton.
Sydney.
Sainte-Flavie.
Shédiac.
Springhill-Jct.
Truro.

Les quais de gare et de chargement ont été réparés aux endroits suivants:—

Amherst.
Antigonish.
Adamsville.
Astle's.
Boundary-Creek.
Belmont.
Bathurst.
Berstford.
Belledune.
Cold-Brook.
Chatham-Junction.
Coal-Branch.
Culligan's.
Charlo.
Causapscal.
Campbellton.
Clearwater.
Dorchester.
Debert.
Murray's.
Malagash.
Millerton.
Millstream.
Matapédia.
Montmagny.
Nauwigewauk.
North-River.
Norton.
Nappan.
New-Glasgow.
Newcastle.
Nash's-Creek.
New-Mills.
Oakfield.
Orangedale.
Penobsquis.
Plumweseep.
Painsec-Junction.
Dartmouth.
Derby-Junction.
Folleigh.
Greenville.
Graham's-Siding.
Grand-Narrows.
Green-Point.
Grangeville.
Gloucester-Junction.
Hampton.
Humphrey's.
Hartfield.
Havre-aux-Bouches.
Hartcourt.
Harlaka-Junction.
Iona.
Jubilé.
Petit-Métis.
L'Islet.
Moncton.
Meadow-Brook.
Pictou.
Pugwash-Junction.
Pointe-Tupper.
Quispamsis.
Rivière-John.
Rivière-du-Loup.
Rivière-Ouelle.
Salisbury.
Sussex.
Shénacadie.
Salmon-Lake.
Saint-Octave.
Saint-Pacôme.
Saint-Philippe.
Saint-Pascal.
Sainte-Hélène.
Saint-André.
Saint-Nicolas.
Saint-Eugène.
Sainte-Monique.
Tracadie.

Dalhousie-Junction.
Drummondville.
Duncan.
Enfield.
Ellershouse.
Eel-River.
Fort-Lawrence.
Villeroy.
Westchester.
Wentworth.
Waverley.
Windsor-Junction.
Windsor.
Wallace-Bridge.

Les nouvelles constructions qui suivent ont été érigées à Saint-Jean:—

Cadre pour le sémaphore électrique.
Pupitres pour le bureau du contremaître de la cour.
Soute à charbon pour le bureau du contremaître de la cour.

Les nouvelles constructions qui suivent ont été érigées à Halifax et à Richmond:—

Magasin frigorifique, rue North.
Bâtiments au-dessus des prises d'eau.
Dormants au-dessus de l'usine de force motrice.
Bâtiments pour les arrimeurs.
Traverses pour les arrimeurs.
Rayons pour l'agent de fret du district.

De nouveaux bâtiments, etc., ont été érigés le long de la ligne, comme suit:—

Alton, remise à outils.
Amherst, quai de chargement.
Aston-Junction, halle aux marchandises.
Bartibogue, remise à outils de cantonniers.
Bathurst, salle à bagages.
Blacklands, halte.
Durham, quai.
Dalhousie-Junction, remise à charbon.
Eel-River, salle à bagages.
Flatlands, remise à charbon.
Hansford, abris.
Ile-Verte, parc à bestiaux et remise à charbon.
Jones, abri.
Jacquet-River, remise à outils.
Lorne, parc à bestiaux.
Lévis, 73 barrières de fermes.
Londonderry, remise double à outils pour la section.
Lévis, bâtiment pour le gaz pintsch.
Maccan, remise à outils.
Maccan, magasin.
Moncton, agrandissement de l'atelier des menuisiers.
Moncton, 25 capuchons de cheminée neufs.
Moncton, remise à outils de cantonniers.
Moncton, ateliers des menuisiers.
Moncton, déplacer la vieille gare et l'aménager en bureau pour le contremaître de la cour.
North-Sydney, cabinets d'aisances.
New-Glasgow, parc à bestiaux
New-Mills, salle aux bagages.
Petit-Rocher, salle aux bagages.
Ross, quai.
Rivière-du-Loup, agrandissement de la salle aux bagages.
Sydney, déplacer et aménager l'ancien hangar à charbon en un atelier de menuiserie.
Sydney, chambre pour le ministère des Douanes dans la halle aux marchandises.
Saint-Octave, hangar à charbon et cabinets d'aisances combinés.
Saint-Octave, parc à bestiaux.
Saint-Anaclet, parc à bestiaux.
Saint-Jean-Port-Joli, remise à outils de section.
Saint-Jean-Port-Joli, hangar à charbon et huilerie combinés.
Saint-Eugène, agrandissement de la halle aux marchandises.
Saint-Alexandre, pupitre de télégraphe dans le bureau.
Truro, magasin et atelier de menuiserie.
Valley, fenêtre en saillie pour la gare.
Chatham-Junction, remises à outils.
Chatham-Junction, logement du chef de gare.
Brown's-Point, remise à charbon.
Dartmouth, viaduc au pont de Mott.
Debert, remise double à outils pour la section.
Stellarton, remise à locomotives.
Sydney, remise à locomotives.
Saint-Pierre, halle aux marchandises.

Réparations diverses.

Amherst, agrandissement de la remise aux locomotives.
Antigonish, réparer le viaduc.
Campbellton, construit un hangar provisoire pour les marchandises.
Ferguson, halte.
Mulgrave, enfoncement de pieux au dépotoir d'Aiken.
Richmond, cabinets dans la maison du contremaître de la mécanique.
Sussex, brise-lames pour protéger la rive.

Lévis, logement aménagé au-dessus de la vieille gare.
Moncton, comptoirs, etc., dans le bureau général.
Marshall's-Crossing, wagon fermé servant d'abri.
Sydney, agrandissement de la remise aux locomotives.
Stellarton, fosse à piquer " Ord ".
Stellarton, hangar à charbon.
Sainte-Rosalie, changements dans la gare.
Sainte-Monique, logement.

TRAVAUX DIVERS.

De nouveaux tampons ont été faits et placés à différents endroits de la ligne qui en avaient besoin, et les réparations ont été faites où elles étaient requises.

D'autres réparations ont été faites aux passages à niveau où elles étaient nécessaires.

Les barrières et les garde-bestiaux ont été réparés sur tout le parcours de la ligne.

Des vitres ont été posées partout où elles étaient nécessaires.

On a fourni des échelles aux bâtiments et aux sémaphores partout où elles étaient nécessaires sur le parcours de la ligne.

Les hangars et les abords des passages à niveau ont été blanchis à la chaux, quand la chose était nécessaire.

Les plaques tournantes qui avaient besoin d'être réparées l'ont été.

Les sémaphores, les aiguilles et les signaux de télégraphe ont été peinturés partout où c'était nécessaire.

Les wagonnets, les camions, les trucks à bagages et les brouettes ont été réparés, quand c'était nécessaire.

Des signaux ont été faits et placés aux endroits où ils étaient nécessaires sur le parcours de la ligne.

Des boîtes ont été fabriquées pour y déposer les carvelles et les boulons de seconde main.

Les pelles à vapeur, les grues à vapeur, les sonnettes, etc., ont été réparées quand c'était nécessaire.

Dans le cours de l'année, une quantité considérable de haies d'arbustes a été plantée pour remplacer les clôtures paraneige.

Je puis dire que la ligne, dans tous les détails, a été tenue dans un état satisfaisant, et je crois qu'elle n'a jamais été en meilleur état qu'elle l'était à la fin de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. C. BURPEE,
Ingénieur de l'entretien de la voie et des ouvrages.

M. D. POTTINGER,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU DIRECTEUR DE LA FORCE MOTRICE,
MONCTON, N.-B., 22 mai 1908.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur le travail accompli dans la division de la force motrice pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Je pourrais ajouter que l'état général du matériel roulant est bon, à l'exception des voitures, wagons et locomotives qui ont été condamnés, ainsi que le démontre le rapport ci-annexé, et que neuf grosses locomotives pour le service des marchandises sont hors de service en attendant que soit changé de "compound" à simple le système de distribution de la vapeur. Ce changement comporte une somme considérable d'ouvrage, et équivaut presque à reconstruire en partie ces locomotives. Sept de ces locomotives ont subi ce changement dans le cours du dernier exercice.

Je dois dire aussi que nous avons été très retardés dans la réparation de notre matériel roulant par la destruction des ateliers de Moncton par l'incendie du mois de février 1906, surtout pour la réparation des voitures et wagons. Nos voitures à voyageurs donnent la preuve de notre incapacité de les peinturer et vernir, à cause du manque de place dans l'atelier. La plupart de ces voitures sont en assez piètre état, surtout à l'extérieur. Les wagons à marchandises ont été réparés dans les plus mauvaises conditions dans le cours de l'hiver dernier, parce quu'ils ont dû être réparés en plein air. Malgré ces désavantages le matériel est, en général, en bon état, ainsi que je l'ai dit plus haut.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. R. JOUGHINS,
Directeur de la division de la force motrice.

M. D. POTTINGER,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

DIVISION DU SERVICE MÉCANIQUE

RAPPORT ANNUEL

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1908.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE MÉCANIQUE.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états de situation suivants sur le service mécanique, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

A.—Tableau indiquant le nombre de locomotives et du matériel roulant de différentes classes sur la ligne.

B.—Etat du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, et la houille, l'huile, et les chiffons consommés par les locomotives.

Aussi un résumé du principal ouvrage fait dans les ateliers de construction de locomotives et de wagons de chemin de fer à Moncton, et dans les ateliers de la Rivière-du-Loup et de Richmond.

Dans le cours de l'exercice on a acheté à compte du capital et du revenu le matériel roulant qui suit:—

Au compte du capital—Pour augmenter l'équipement—

10 locomotices—type consolidation.
3 locomotives—pour le garage, type Pacifique.
4 wagons automobiles à vapeur.
376 wagons fermés—capacité, 80,000 livres.
252 wagons fermés—capacité, 60,000 livres.
31 wagons-réfrigérateurs—capacité, 60,000 livres.
310 wagons-plateformes—capacité, 80,000 livres.
85 wagons à bascule—capacité, 30,000 livres.
25 wagons à bestiaux—capacité, 60,000 livres.
70 wagons convertibles Hart—capacité, 80,000 livres.

Au compte du revenu pour remplacer des voitures et wagons détruits—

1 voiture-lits de 1re classe.
1 voiture-restaurant.
2 wagons-poste et fumoir.
2 wagons à messageries et bagages.
100 wagons fermés—capacité, 60,000 livres.
100 wagons-plateformes—capacité, 80,000 livres.

3 wagons-réfrigérateurs—capacité, 60,000 livres.
92 wagons à bascule—capacité, 30,000 livres.
25 wagons-plateformes.
8 fourgons.

Soixante et neuf des wagons fermés en ont remplacé un pareil nombre de moindre capacité.

Les 100 wagons-plateformes ont tous remplacé des wagons de moindre capacité.

Les 3 wagons-réfrigérateurs ont tous remplacé des wagons de moindre capacité.

Les 92 wagons à bascule ont remplacé un nombre égal de petits wagons à bascule d'une capacité de 6 et 8 tonnes.

Les 9 wagons à bestiaux en ont tous remplacé d'autres de moindre capacité.

Construits dans les ateliers de Moncton, au compte du capital—

1 chasse-neige dit *double end.*

Le matériel roulant qui suit a été construit aux ateliers de Moncton, pour en remplacer un nombre égal condamné:—

4 locomotives, pour en remplacer d'autres d'un type plus petit.
2 wagons fermés.
25 wagons-plates-formes.
2 wagons-réservoirs à huile.
1 wagon à bascule, 30,000 de capacité.

Cent vingt-deux wagons fermés ont été munis de portes à chaque extrémité, pour charger des rails, ce qui portait à 700 le nombre de wagons ainsi munis de portes, dans les ateliers, à la fin de mars 1908.

Des échelles latérales ont été posées à mille neuf cent cinq wagons fermés, dans le cours de l'année, ce qui portait à 2,815 le nombre de wagons ainsi munis, à la fin de mars 1908.

Vingt-cinq locomotives ont été munies de freins pneumatiques améliorés, pour les rendre conformes au type, et 50 ont été munies de freins pneumatiques directs.

Les roues conductrices de cent locomotives ont été munies de lubrifieurs "Elvin".

Le nombre de locomotives portées au registre a été réduit de une, parce que la vieille locomotive n° 325, du Canada-Eastern, a été inscrite par erreur dans le matériel, lorsque cette ligne a été transférée à l'Etat, en 1904-5.

Le système de la tenue du temps des hommes, dans les ateliers de Moncton, a été changé dans le cours de l'année, du jeton de cuivre au système de l'horloge. Onze horloges ont été installées dans différentes parties des ateliers, et le nouvel ordre de choses a donné beaucoup de contentement et aux hommes et à l'administration.

Les machines et chaudières de trois wagons automobiles ont été achevées et installées dans les wagons, qui ont été mis en service.

Le matériel roulant, en général, a été maintenu en bon état de service durant l'exercice, bien que le manque d'ateliers de réparations à Moncton ait rendu difficiles les ouvrages de réparations des wagons à marchandises, surtout durant les mois d'hiver.

Afin de tenir les réparations à jour, il a fallu que les hommes fassent une somme d'ouvrage considérable dans la cour, sans abri, souvent par des temps très froids et tempétueux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,

Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives, voitures, wagons de différentes classes, etc., le 31 mars 1907 et le 31 mars 1908.

—	Locomotive.	Wagons-lits, 1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste et fumoirs.	Messageries et bagages.	Munis de freins Westinghouse	Wagons-automobiles à vapeur	Wagons à marchandises, ferm.	Réfrigérants.	Fardiers.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs à huile.	Wagons à clapet.	Gondoles (à houille).	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons à bestiaux.	Wagons auxiliaires et à outils.	Wagons-bascule convertibles.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige ordinaires.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Ch.-neige doubles.	Flangers.	Total, chasse-neige et flangers.	Grues à vapeur.	Wagons à ballast.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1907	364	40	38	9	8	131	93	33	57	1	..	5,902	104	2,714	50	25	989	16	460	114	21	130	111	11,046	53	20	2	2	..	25	102	8	2
Devant être remplacés le 31 mars 1907	6	1	2	..	1	6	4	3	3	..	..	94	5	66	..	..	125	1	11	9	..	....	8	339	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Total de l'équipement le 31 mars 1907	370	41	40	9	9	137	97	36	60	1	..	5,996	109	2,780	50	25	1,114	17	471	123	21	130	119	11,385	53	20	2	2	..	25	102	8	2
Reçu à compte du capital 1907-08	16	..	..	..	..	....	..	..	..	..	4	628	31	310	..	..	85	..		25	..	70	....	1,153	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Aj'ter la voiture Alexandra ch. en n° 139	....	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	......	....	......	..	..	......	..		....	..	....	....	1	..	..	..	..	1	..	1	..	..
Déduire locomotive de rebut du *Canada-Eastern* n° 325, prise par erreur dans l'équipement en 1905	1	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	......	....	......	..	..	......	..	....	....	..	....	....	......	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Wagons-poste transformés en voitures de 2e classe et bagage	....	..	..	..	..	....	2	2	..	..	..	......	....	......	..	..	......	..	....	....	..	....	....	......	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Total de l'équipement au 31 mars 1908	385	41	40	9	9	138	99	34	60	1	4	6,624	140	3,090	50	25	1,199	17	471	148	21	200	119	12,539	53	20	2	2	1	25	103	8	2
Devant être remplacés au 31 mars 1908, comme ci-dessus	6	1	2	..	1	6	4	3	3	..	..	94	5	66	..	..	125	1	11	9	..	....	8	339	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Déclarés impropres au service en 1907-08	1	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	57	....	81	..	2	44	2	4	1	..	....	2	193	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Total déclaré impropre au service	7	1	2	..	1	6	4	3	3	..	..	151	5	147	..	2	169	3	15	10	..	....	10	532	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Remplacés en 1907-08	4	1	..	..	1	....	..	2	2	..	..	102	3	125	..	2	93	..	....	9	..	....	8	348	..	..	..	..	..	..	....	..	..
A être remplacés le 31 mars 1908	3	..	2	..	..	6	4	1	1	..	..	49	2	22	..	..	76	3	15	1	..	....	2	184	..	..	..	..	..	..	....	..	..
Ajouter, propres au service et en réparations, 31 mars 1908	382	41	38	9	9	132	95	33	59	1	4	6,575	138	3,068	50	25	1,123	14	456	147	21	200	117	12,355	53	20	2	2	1	25	103	8	2
Total de l'équipement au 31 mars '08 comme ci-dessus	385	41	40	9	9	138	99	34	60	1	4	6,624	140	3,090	50	25	1,199	17	471	148	21	200	119	12,539	53	20	2	2	1	25	103	8	2

MONCTON, N.-B.,
31 mars 1908.

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus, et de la houille, de l'huile et des chiffons consommés par les locomotives durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Locomotives, parcours.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à locomotive.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à locomotive.	Livres de chiffons.
1907.									
Avril	813,888	41,870	12,529	30,798	19,875	11,524	1·54	3·78	2·44
Mai	807,556	37,724	11,425	29,030	20,537	10,464	1·41	3·59	2·54
Juin	763,424	34,793	11,374	27,561	18,716	10,209	1·49	3·61	2·45
Juillet	846,233	38,232	11,816	27,240	20,316	10,120	1·40	3·22	2·40
Août	859,317	40,601	11,357	27,873	20,716	10,584	1·32	3·24	2·41
Septembre	805,720	39,029	10,915	24,801	19,154	10,851	1·35	3·08	2·24
Octobre	816,912	42,348	10,803	25,046	19,065	11,612	1·32	3·06	2·33
Novembre	772,282	39,857	10,336	23,125	18,738	11,561	1·34	2·99	2·43
Décembre	823,833	44,270	13,209	28,864	18,830	12,037	1·60	3·50	2·29
1908.									
Janvier	862,579	48,717	11,569	25,082	17,028	12,651	1·34	2·91	1·97
Février	814,056	46,927	11,083	24,565	19,113	12,912	1·36	3·02	2·35
Mars	876,646	51,675	11,831	26,997	19,635	13,204	1·35	3·08	2·24
Totaux	9,862,446	506,043	138,247	320,982	231,723	11,493	1·40	3·25	2·35

MONCTON, N.-B.
31 mars 1908.

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

Les ouvrages suivants ont été faits dans les ateliers de Moncton:—

Ateliers des locomotives—

Les 4 locomotives en reconstruction ont été achevées.
12 locomotives ont été en partie reconstruites.
91 locomotives ont subi des réparations générales.
31 locomotives ont subi de grosses réparations.
65 locomotives ont subi de légères réparations.
4 chaudières neuves de locomotives ont été faites.
131 chaudières ont été éprouvées.
2 plaques neuves de gueulards ont été faites.
6 plaques neuves de côtés ont été faites.
4 plaques neuves de tubes ont été faites.
64 foyers ont été rapiécés.
2 nouveaux foyers ont été faits.
6 nouvelles boîtes à fumée ont été faites.
6 boîtes à fumée ont été réparées.
23 portes de boîtes à fumée et anneaux ont été faits.
4 cylindres neufs ont été faits.
16 cylindres neufs et demi-châssis ont été faits.
24 boîtes d'essieu en acier pour roues motrices ont été faites.
3,653 tubes neufs ont été posés dans des chaudières de locomotives.
21,405 tubes ont été percés et posés à des locomotives.
175 nouvelles cheminées de locomotives ont été faites.
13 cheminées de locomotives ont été réparées.
92 cendriers ont été réparés.
4 nouveaux cendriers ont été faits.
18 devants de locomotives ont été faits.
6 tenders en acier ont été construits.
3 tenders en acier ont été reconstruits.
20 tenders en acier ont été augmentés en capacité.
43 tenders en acier ont subi de grosses réparations.
4 châssis de tenders en acier ont été faits.
150 tenders ont subi des réparations.
20 pavillons de mécanicien ont été bâtis au complet.
7 pavillons de mécanicien ont subi des réparations.
1,438 rideaux de pavillons de mécanicien ont été faits.
55 châssis Sterlingworth ont subi des réparations.
15 châssis et trucks de tender en bois ont été faits.
150 réservoirs de tender ont subi des réparations.
3 réservoirs de tender ont été faits.
2 réservoirs à air ont été faits.
6,553 couvercles de boîtes à huile ont été faits.
1,673 couvercles de godets graisseurs en ferblanc ont été faits.
300 enveloppes de manomètre ont été faites.
48 disques-lanternes neufs ont été faits.
100 entonnoirs à longue tige ont été faits.
194 bandages neufs ont été posés à des roues motrices.
138 bandages neufs ont été posés à des roues de trucks de locomotives.
190 bandages neufs ont été posés à des roues de trucks de tenders.
614 bandages neufs ont été posés à des roues de wagons.
648 bandages de roues motrices ont été tournés.
402 bandages de trucks de locomotives ont été tournés.
344 bandages de trucks de tenders ont été tournés.

376 bandages de roues de wagons ont été tournés.
81 essieux de trucks de locomotives ont été tournés et ajustés.
49 essieux neufs de tenders ont été tournés et ajustés.
36 essieux neufs de roues motrices ont été posés.
31 centres neufs de roues motrices ont été fabriqués à la machine.
98 roues neuves de tenders ont été ajustées sur essieux.
302,500 livres d'écrous percés.
2,700 livres d'écrous percés de nouveau.
72,000 écrous ont été faits.
608,297 boulons ont été filetés.
34 boutons de manivelles ont été faits.
20 traverses ont été faites.
24 tiges conductrices ont été faites.
15,493 boutons ont été faits.
2,000 boutons de cylindres ont été faits.
14,700 entretoises ont été tournées.
12,970 entretoises ont été posées dans des foyers.
6,000 boulons de rapiéçage ont été faits.
400 boulons à coincer ont été faits.
1,000 vis de godets graisseurs ont été faites.
200 ressorts de sacs à tuyaux ont été faits.
400 tampons de tubes ont été faits.
1,000 chevilles W.A.B. ont été faites.
500 boulons W.A.B. ont été faits.
1,800 jeux de garnitures de tige de soupape ont été faits.
1,609 jeux de garnitures métalliques ont été faits.
2,400 jeux de garnitures de pistons ont été faits.
4,000 tuyaux à vapeur et accouplements ont été réparés.
9,000 tuyaux de freins pneumatiques et accouplements ont été réparés.
239 locomotives et tenders ont été peinturés.

Forge—

Voici un relevé des ouvrages faits dans cet atelier:—
2,137,783 livres de fer ont été forgées, y compris 721,084 livres de boulons.
543,722 livres d'acier ont été forgées.

Fonderie de cuivre—

Voici les ouvrages faits dans cet atelier:—
318,039 livres de supports en laiton.
66,206 livres de pièces de laiton.
28,398 livres de plomb antimonial.
16,957 livres de métal babbit.
382 livres de garniture métallique.

Ouvrages spéciaux faits—

Des matériaux ont été préparés et envoyés à Stellarton pour y installer une fosse à piquer le feu " Ord ".

Un monte-charge à air et une grue ont été faits pour Gibson.

Une somme d'ouvrage considérable a été faite au steamer *Scotia.*

Les chaudières de trois wagons automoteurs ont été achevées.

Six réservoirs ont été faits pour des wagons automoteurs.

Une cuve de saturation a été faite pour saturer les garnitures des essieux.

Deux châteaux d'eau ont été construits.

Une cuve a été faite pour y plonger les traverses.

Un réservoir d'huile stationnaire a été fait.

Une machine fixe a été réparée pour Mulgrave.
Une machine horizontale a été réparée.
Une machine à cisailler a été réparée.
Une machine à faire les têtes de boulons examinée et réparée.
Treize seaux à charbon ont été faits.
Vingt chaudières pour le service de l'eau ont été réparées.
Deux chaudières fixes ont été garnies de tubes et réparées.
Une chaudière de sonnette a été garnie de tubes et réparée.
Deux cheminées ont été faites.
Quatre seaux de cendriers ont été faits.
Vingt-quatre godets à recevoir l'huile ont été faits.

Des graisseurs automatiques de roues motrices "Elvin" ont été ajustés et posés à cent (100) locomotives.

Des modifications ont été faites au wagon automoteur "Ganz".

Trois charpentes en acier, pour réservoirs d'huile, ont été réparées.

Les patrons suivants ont été faits et réparés:—

431 ont été faits pour la fonte.
104 ont été faits pour l'acier et la fonte malléable.
Réparé 92 patrons pour fonte, acier et fer malléable.
Fait 475 patrons pour fontes de cuivre.

En sus de ceux-là, il a été fait un grand nombre de patrons pour remplacer ceux qui avaient été détruits dans l'incendie de 1906.

Les machines suivantes ont été montées dans les ateliers de locomotives de Moncton:—

1 tour à grande vélocité Bertrand, de 20 pouces.
1 " " 24 "
1 machine perforatrice de 21 pouces.
1 machine à centrer.
1 machine à aiguiser les forets.

En plus des ouvrages mentionnés ci-dessus, il a été fait une somme considérable d'ouvrage pour les ateliers du dehors et pour d'autres divisions du chemin de fer, savoir:—

Il a été fait des modifications et des réparations considérables aux plombs dans les logements du chef de gare à Chatham-Junction, à l'usine de force motrice de Moncton, dans l'atelier des menuisiers, dans les bureaux généraux, dans le logement du chef de gare à Rothesay, Millerton, Springhill-Junction, Oxford-Junction, Macan, Newcastle, Shédiac, Canaan, Sussex, Petitcodiac, Hampton, Saint-Jean; dans les salles de repos et la halle aux marchandises à Moncton.

Les poêles et les fournaises, entre les points suivants, ont été examinés et réparés: De Moncton à Saint-Jean, de Moncton à la Pointe-du-Chêne, de Painsec à Halifax, de Truro à Picton, de la Jonction d'Oxford à Sydney, de Moncton à Sainte-Flavie, de Loggieville à Frédéricton; sur les embranchements d'Indiantown, de Dalhousie et de Dartmouth.

A Amherst, des remises à locomotives ont été aménagées, et deux grands poêles et un séchoir à sable, avec tuyaux et toits à ventilateurs.

Ateliers des wagons—

Les wagons suivants ont été reconstruits pour en remplacer un nombre égal condamnés:—

1 wagon-bascule.
1 wagon à bascule.
153 wagons-plateformes.
2 wagons-réservoirs.

Trois des wagons-plateformes ont été reconstruits en *diamond flangers*.

4 voitures de l'administration.
2 voitures-salon.
18 wagons-lits.
4 wagons-restaurants.
43 voitures de première classe.
48 voitures de seconde classe.
16 wagons-poste.
18 wagons à bagages.
300 wagons à marchandises.
3 wagons-refrigérants.
31 fourgons.
3 flangers.
1 wagon-outils.
26 chasse-neige.

Le matériel roulant qui suit a subi de grosses réparations:—

13 voitures de l'administration.
2 voitures-salon.
25 wagons-lits.
1 wagon-restaurant.
63 voitures de première classe.
71 voitures de seconde classe.
22 wagons-poste.
34 wagons à bagages.
9,788 wagons à marchandises.
11 chasse-neige.
2 wagons auxiliaires.
1 flanger.
33 fourgons.

Le matériel roulant qui suit a subi de légères réparations:—

5 voitures de première classe.
2 wagons-poste.
1 voiture de seconde classe.

Les voitures et wagons suivants ont été grattés et vernis:—

2 wagons-lits.
8 voitures de première classe.
17 voitures de seconde classe.
11 wagons-poste.
6 wagons à bagages.
1 wagon auxiliaire.

Les voitures et wagons suivants ont été nettoyés, peinturés et vernis:—

2 voitures-salon.
1 voiture de l'administration.
14 wagons-lits.
5 wagons-restaurant.
30 voitures de première classe.
15 voitures de 2e classe.
6 wagons-poste.
11 wagons à bagage.
2 fourgons.
1 wagon-automoteur.

Les voitures et wagons suivants ont été nettoyés et vernis:—

31 fourgons.
220 wagons fermés.
25 wagons-plateformes.
37 wagons à bascules.
13 wagons-refrigérants.
2 wagons à bestiaux.
15 wagons-gondoles.
9 wagons Hart convertibles.
12 flangers.
12 chasse-neige.
2 wagons à outils.
1 wagon auxiliaire.
1 wagon-réservoir à gaz.
12 wagons-citernes.

Le matériel suivant a été peinturé:—

2 wagons-lits.
2 voitures de l'administration.
6 voitures de 1re classe.
7 voitures de seconde classe.
2 wagons à bagages.

Les voitures et wagons suivants ont été calcinés, peinturés et vernis:—

2 wagons-poste ont été transformés en seconde classe et bagages.
120 wagons à marchandises et chasse-neige ont été munis de freins pneumatiques Westinghouse.
38 wagons à marchandises et chasse-neige ont été munis de l'attelage M.C.B.

Les ouvrages spéciaux qui suivent ont été faits:—

2 wagons-poste ont été transformés en seconde classe et bagages.
120 wagons à marchandises et chasse-neige ont été munis de freins pneumatiques Westinghouse.

38 wagons à marchandises et chasse-neige ont été munis de l'attelage M.C.B.
151 trucks en bois, pour wagons à marchandises, ont été faits et posés.
5,074 nouvelles roues fondues en coquilles ont été posées sur essieux.
2,284 roues de seconde main, fondues en coquilles, ont été posées sur essieux.
148 roues neuves en acier ont été posées sur essieux.
542 roues de seconde main en acier ont été posées sur essieux.
3,296 bandages en acier ont été tournés.
8,757 roues ont été retirées des essieux.
3,433 essieux de seconde main ont été tournés.
348 portes tombantes pour wagons fermés ont été faites.
15 wagons-bascules convertibles Hart ont eu leurs côtés et leurs extrémités surélevés.
8 poulies ont été faites et montées.
15 wagons-plateformes ont été aménagés en réservoirs à l'huile.
1 chasse-neige à double extrémité a été construit.
1 wagon auxiliaire a été en partie construit.
50 chasse-pierres ont été faits.
345 coussins en bois ont été faits.
14 dessus de wagons fermés ont été transformés en chambres de repos.
2,000 échelles latérales ont été faites pour des wagons fermés.

A part le bois destiné aux réparations, etc., il a été préparé 501,400 pieds sur commandes de magasins.

505 commandes d'articles fabriqués ont été livrées au magasin.

A part les nombreux articles faits et réparés pour cette division à Moncton, et pour des ateliers du dehors, il a été fait beaucoup d'ouvrage dans les divisions de l'entretien et du trafic, et aussi pour les autres divisions du chemin de fer.

Service de l'eau—

Ce service a été maintenu en bon état sur toute la ligne.

Les ouvrages suivants ont été faits aux ateliers de Richmond:—

18 locomotives ont subi de grosses réparations et 55 des réparations spéciales.
13 chaudières ont été garnies de tubes neufs.
24 foyers ont été rapiécés.
43 chaudières ont été éprouvées.
4 paires de roues motrices de trucks ont été retirées.
18 paires de bandages de roues motrices ont été tournés.
337 paires de bandages de roues de tender et de trucks de wagons ont été tournés.
2 nouvelles roues de trucks de locomotives ont été posées.
41 paires de nouvelles roues de trucks de tender ont été posées.
1 nouveau cadre de tender a été fait.
17,405 boulons ont été forgés.
53,740 boulons ont été taraudés.
3,320 boutons ont été taraudés.
16 locomotives et tenders ont été peinturés.
200 jeux de garniture métallique de piston ont été faits.
243 jeux de garniture métallique de soupape ont été faits.

Un grand nombre de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises ont été réparés dans les ateliers dans le cours de l'année.

En sus de l'ouvrage régulier ci-dessus mentionné, il a été fait une somme considérable d'ouvrage pour les divisions de l'entretien et du trafic et aussi pour d'autres divisions du chemin de fer.

Les nouvelles machines qui suivent ont été reçues et montées:—

1 tour de 36 pouces.
1 machine à roue d'émeri pour aiguiser les outils.

Les ouvrages qui suivent ont été faits dans les ateliers de la Rivière-du-Loup:—

17 locomotives ont subi des réparations générales, 18 ont subi des réparations moyennes et 30 des réparations spéciales.
28 chaudières ont été garnies de tubes neufs.
27 foyers ont été rapiécés.
70 chaudières ont été éprouvées.
75 bandages de roues motrices ont été tournés.
62 bandages de trucks de locomotives ont été tournés.
224 bandages de trucks de tender ont été tournés.
47 chasse-pierres ont été faits et posés à des locomotives.
5 cadres de tenders ont été faits.
1,176 boulons ont été forgés.
36,374 boulons ont été taraudés.
875 livres de noix ont été taraudées.
34 locomotives et tenders ont été peinturés.
305 jeux de garniture métallique de tige de piston ont été faits.
244 jeux de garniture métallique de soupape de vapeur ont été faits.
122,471 livres d'articles en fer forgé.

De légères réparations ont été faites à un certain nombre de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises dans le cours de l'exercice.

Une somme d'ouvrage considérable a également été faite pour les divisions de l'entretien et du trafic du chemin de fer.

Les machines neuves qui suivent ont été reçues et montées:—

1 tour de 20 pouces d'un type neuf à courroie simple de grande vitesse.
1 machine à centrer.
1 machine à plier les tuyaux.

N° 1.—*CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.*

COMPTE DU CAPITAL POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1908.

1907.	Dr.			1907.	Av.	$ c.
31 mars..	Coût du ch. de fer Inter. jusq. à cette date.		82,744,937 89	31 mars..	Dominion du Canada	82,744,937 89
	Pour renforcer les ponts	245,165 85				
	Détournement de la ligne à Mitchell	1,379 91				
	Rotonde, etc., Jonction de la Chaudière	66,314 31				
	Agrandissement des installations à Sainte-Flavie	15,198 10				
	Améliorations à Sackville	58,344 49				
	Améliorations à Campbellton	15,009 86				
	Améliorations à Sainte-Rosalie	75,992 45				
	Améliorations à Amherst	33,937 57				
	Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons	85,864 57				
	Agrandissement des installations à Halifax	519,951 96				
	Doub. de la voie sur cert. part. de la ligne	89,799 09				
	Matériel roulant	1,850,462 00				
	Amélioration de la ligne de télégraphe	24,498 23				
	Agrandissement des installations et des facilités le long de la ligne	61,731 61				
	Agrandissement des installat. à Sydney.	3,316 52				
	Prolongement jusqu'aux mines de Sydney	48,993 29				
	Agrandiss. des installat. à Saint-Jean	48,973 10				
	Agrandissements des installations à Antigonish	9,961 20				
	Améliorations à Mulgrave	39,641 40				
	Amélioration des installations à Truro	86,594 94				
	Pour mettre en état de service le chemin de fer entre Indiantown et Blackville.	35,855 88				
	Ateliers de locomotives et de wngons et l'achat de terrains à Moncton	645,598 31				
	Chateau d'eau et réservoir à Glengary	7,057 42				
	Agrandissement des installations à Pictou	45,138 64				
	Augmentation du service de l'eau	54,330 17				
	Amélior. à la jonction de Sydney-nord	4,490 05				
	Remise aux locomotives, ateliers des machines, etc., à la Rivière-du-Loup	8,675 11				
	Agrandissement des installations à New-Glasgow	13,954 78				
	Agrandissement des installations à la jonction de Springhill	8,154 75				
	Améliorations à Newcastle	5,725 77				
	Prolongement du quai à Dalhousie	15,000 00				
	Appareils pour le gaz Pintsch	8,217 75				
	Service de l'eau à Pirate-Harbour	6,045 36				
	Compresseurs d'air et réservoirs	5,356 84				
	Construction primitive	79 52				
	Voies de garage supplémentaires le long de la ligne	27,196 76				
	Améliorations à Drummondville	11,881 76				

Ag'dissem't d'installations à Stellarton	5,336 45				
Nouvelles plaques tournantes........	15,304 90				
Prolongement de la jetée Princess....	1,363 57				
Améliorations à Windsor............	2,849 06				
Freins pneumatiques p. wag. à march.	20,964 62				
Echelles latérales p. wagons fermés...	4,762 50				
Charrue à ballast et déchargeurs......	6,500 00				
Améliorations des rampes sur la ligne.	3,950 49				
Ch'ger l. barres d'a'lage d. wag. à mar.	1,900 00				
Equipement de freins pneumatiques..	11,559 79				
Achat du ch. de fer *Canada-Eastern*...	19,000 00				
Améliorations à Saint-Alexis.........	860 92				
Draguer et pétarder du roc au terminus en eau profonde, Halifax......	4,234 39		1908.		
		4,382,494 01	31 mars..	Dominion du Cana la................................	4,382,494 01
		87,127,431 90			87,127,431 90

S. L SHANNON

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DES RECETTES pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Dépenses.	—	Recettes.	—
	$ c.		$ c.
Entretien de la voie et des ouvrages	1,630,965 29	Transport de voyageurs	2,711,416 98
Entretien de l'équipement	1,996,388 62	Transport de marchandises	6,054,493 45
Traction	5,280,521 66	Transp. de la malle et des messageries	349,538 06
Dépenses générales	249,559 96	Divers	58,110 31
	9,157,435 53		9,173,558 80
Solde	16,123 27		
	9,173,558 80		9,173,558 80

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS, exercice terminé le 31 mars 1908.

	$ c.
N° 1. Réparations à la chaussée	980,140 27
2. Renouvellement des rails	88,251 53
3 " traverses	225,390 13
4. Réparations et renouvellement des ponts et ponceaux	53,441 19
5. " " clôtures, traverses de chem,. affiches, gard., best	55,292 69
6. " " bâtiments et installations	203,297 04
7. " " docks et quais	16,738 32
8. " " télégraphes	2,269 53
9. Papeterie et impressions	4,412 52
10. Autres dépenses	1,732 07
	1,630,965 29

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT, exercice terminé le 31 mars 1908.

	$ c
N° 11. Surintendance	100,534 97
12. Réparations et renouvellement de locomotives	783,200 72
13. " " voituret de vovageurs	310,214 15
14. " " wagons à marchandises	694,984 64
15. " " wagons de travail	32,527 04
16. " " équipement maritime	4,028 17
17. " " machines pour les ateliers et outils	64,942 83
18. Papeterie et impressions	11,567 13
19. Autres dépenses	84,388 98
	1,997,388 62

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

SERVICE DES TRANSPORTS, exercice terminé le 31 mars 1908.

		$ c,
N° 20. Surintendance		129,268 27
21. Préposés aux machines et aux rotondes		872,242 12
22. Combustible pour les locomotives		1,786,526 70
23. Service d'eau pour les locomotives		62,796 46
24. Huile, suif et chiffons pour les locomotives		48,493 80
25. Autres fournitures pour les locomotives		17,111 35
26. Service des trains		722,982 66
27. Fournitures pour les trains et dépenses		188,177 14
28. Aiguilleurs, signaleurs et gardiens		248,524 90
29. Dépenses du télégraphe		178,900 32
30. Service des gares		622,544 05
31. Approvisionnements des gares		96,007 88
35. Pertes et dommages		50,513 39
36. Blessures aux personnes		8,029 68
37. Déblaiement de la voie à la suite d'accidents		26,711 67
38. Service de l'équipement maritime		41,340 76
39. Publicité		43,881 18
40. Agences au dehors		63,574 58
42. Cours à bestiaux et élévateurs		12,306 41
44. Loyers de voies, cours et bâtiments de tête de ligne		120,142 93
45. Impressions et papeterie.		86,084 79
45. Autres dépenses		17,411 43
Total		5,442,67. 49
Av.		
33. Service des wagons	$ 148,166 99	
34. Louage de l'équipement	13,150 83	
44. Loyer pour bâtiments et autres biens	952 06	
		162,190 83
		5,280,521 63

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales, exercice terminé le 31 mars 1908.

	$ c.
N° 47. Traitements des hauts fonctionnaires	14,719 92
48. Appointements des commis et des aides	88,317 86
49. Dépenses et fournitures du bureau principal	26,956 17
50. Assurances	85,564 33
51. Frais de justice	13,851 27
52. Papeterie et impressions, bureau général	13,956 77
53. Autres dépenses	6,193 64
	249,559 96

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE du matériel en général, exercice terminé le 31 mars 1908.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Solde le 31 mars 1907		1,341,996 90	Distribut. pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.	3,848,831 19	
Achats pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908	3,459,903 58		Vente de matériaux, combustible, etc	21,146 35	
Dépenses d'autres divisions	447,824 64		Vente de vieux matériel	160,882 61	
Main-d'œuvre, etc	144,630 67				4,030,860 15
Bordereau de paie des employés	2,440 00				
		4,054,798 89	Solde—		
			Matériel ordin., y compris le combustible	500,329 19	
			Matériel de voie et de pont	865,606 45	
					1,365,935 64
		5,396,795 79			5,396,795 79

E. et O. E.
MONCTON, N.B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 8 CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bilan général, exercice terminé le 31 mars 1908.

Dt.	$ c.	$ c.
Argent en caisse		122 15
Chefs de gares		171,513 14
Matériel en général		1,365,935 64
Receveur		165,433 83
Loyers général—compte du fonds de prévoyance		6,243 82
Compte du vérificateur en suspens		65,912 53
" de l'argent en cours de transmission		1,428 32
" du fret en cours de transmission		3,516 46
Matériel du commissaire		27,511 32
Compte du renouvellement de l'équipement		57,755 63
Grand livre des individus et des compagnies—		
Cie de houille d'Acadie	137 50	
Atlantic Coast Line	0 38	
Armour Car Lines	4 71	
American Locomotive Company	1,038 97	
H. et A. Allan	4 50	
Ligne Allan S.S.	1,892 13	
Athol, gare	4 44	
Amherst, station à marchandises d'	3 31	
T. Atkinson	49,87	
H. Atkinson	12 80	
Chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur	7,666 42	
American Refrigerator Transportation Co.	12 61	
Ann Arbor Ry	1 67	
Armstrong Refrigerator Ry	1 90	
Atlantic and Bermingham Ry	0 30	
Boston and Maine Ry	282 43	
Balliston Terminal Ry	396 41	
Baltimore and Ohio Ry	19 55	
Baldwin Locomotive Works	181 10	
M. Beatty & Sons	1 14	
J. C. Brown	15 00	
Boisdale, gare	7 80	
Bic, gare	22 00	
Bloomfield Station	25 21	
Bangor and Aroostook Ry	3 89	
Beersville Ry. and Coal Co	627 34	
E. Bigney	8 26	
Babcock and Wilcox	2 06	
William Brennan	31 00	
Ch. de f. Pacifique-Canadien, matériel roulant	22,446 90	
Ch. de f. Pacifique-Canadien 19,934 86		
" div. du N.-B. 6,583 54	26,518 40	
F. E. Caine	2,760 70	
Ch. de fer Canada-Eastern	17 42	
Ch. de fer Caraquet	20,522 54	
Canadian Express Co	68 50	

Av.	$ c.	$ c.
Gouvernement fédéral		2,352,512 78
Marchandises non réclamées		685 11
En suspens		3,513 50
Caisse de Prévoyance des employés du ch. de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard		137,654 85
Grand-livre des individus et des compagnies—		
Amherst Maleable Iron Co	40 42	
Chemin de fer du Cap-Breton	51 75	
" " de Chatham	0 07	
Chappell Bros	374 50	
R. Campbell	4 20	
Canadian Locomotive Co	0 02	
Ministère de la Justice	1,000 00	
Dubs & Co	98 63	
Dominion Lumber Co	32 00	
G. Demers	164 50	
W. B. Dickson	35 50	
Dickie Lumber Co	434 94	
G. Dumont	176 00	
Elmsdale Co	1,190 18	
Préposé aux réclamations	16 19	
Grand Lake Lumber Co	556 00	
Magasinier général	4,131 98	
Great North Western Telegraph Co	2 48	
Grégoire et Bertrand	381 50	
Guarantee Co. of North America	1 10	
Hood & Son	253 50	
London Guarantee and Accident Co	0 26	
J. Lord	338 00	
W. S. Logie & Co	206 00	
W. A. McKay & Co	138 00	
McKay Mining Co	1,031 00	
New Brunswick Telephone Co	76 02	
Nova Scotia Fertilizer Co	276 61	
J. O'Shaughnessy	114 12	
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	326 61	
Pictou Foundry Co	18 90	
Portland Rolling Mills	0 01	
H. C. Philbrick	1,001 77	
Quebec Construction Co	51 44	
F. A. Ronnan & Co	69 12	
Railway Passengers Assurance Co	0 39	
Ed. Ruel	326 00	
Sessenwe in Bros	2 73	
J. Simon	2,190 88	
J. W. Smith	268 74	
Vanderbeek & Sons	382 00	
S. E. Vaughan & Co	1,136 00	

Canada Coals and Ry. Co.	317	84
Charlottetown Steam Navigation Co.	0	31
Central Vermont Ry.	552	40
Ch. de fer Canada-Atlantique	2	59
Cumberland Ry. and Coal Co.	4,384	55
Canada Iron and Foundry Co.	402	69
Ch. de fer Canadian-Northern	1,764	83
Cincinnati, Hamilton and Dayton Ry.	25	93
Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry	34	64
Canada Atlantic and Plant Line	126	49
Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry.	0	30
Chicago and Northwestern Ry.	0	30
S. Cunard & Co.	506	51
Canadian Bridge Co.	35	00
T. B. Calhoun	5	00
T. R. Campbell	3	00
G. S. Campbell & Co.	22	80
Campbellton, bureau des billets	94	85
Campbellton, station à marchandises	25	00
H. J. Cameron	1,679	07
Coldbrook Rolling Mills	1,967	41
Coal Branch Station	65	84
T. Cook & Son	19	80
Cincinnati, New Orleans and Texas Ry.	1	86
Y. C. Campbell	4	20
Chicago, Burlington and Quincy Ry.	14	68
Central Ry. of New Jersey	1	73
Chesapeake and Ohio Ry.	13	92
Columbia Creosote Ry.	2	20
Choctaw, Oklahoma and Gulf Ry.	2	73
Colorado and Southern Ry.	17	05
Cleveland, Akron and Columbus Ry.	0	80
Cotton Belt Route	1	41
Cité de Moncton	0	25
Central Ontario Ry.	1	41
Chicago, Cincinnati and Louisville Ry.	1	26
Colchester Coal & Ry. Co.	183	10
Chicago, Rock Island and Pacific Ry.	523	55
Consolidated Coal Co.	0	01
J. H. Corbett	1,890	00
Cold Blast Trans. Co.	6	03
Columbia Southern, New Orleans and Pacific Ry.	2	00
Copper Crown Co.	45	13
Ministère des Travaux publics	16,931	24
Ministère de la Marine et des Pêcheries	233	77
Ministère de la Milice et Défense	6,708	82
Dominion Atlantic Ry.	16,388	06
Dominion Coal Co.	12,185	70
Dominion Iron and Steel Co.	7,575	53
Delaware and Hudson Ry.	80	23
Delaware, Lackawanna and Western	2	75
Ch. de fer du comté de Drummond	7,199	87
Dartmouth, gare	8,013	73
Derby-Junction, gare	231	04
Dalhousie, gare	19	69
Dominion Express Co	2	50
Dominion Bridge Co.	0	90
Detroit, Toledo and Trenton Ry.	35	64
T. A. S. De Wolfe	19	02

Alex. Watson	400	00		
M. Wood & Sons	150	00		
Grand-livre des comptes des individus et des compagnies en suspens.				
J. H. Corbett	120	00		
Caisse de Prévoyance des employés des ch. de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouars	29	11		
Rhodes, Curry & Co.	22	42		
Salisbury and Harvey Ry.	1,356	87		
Emb. de Windsor	9	00		
E. A. Wallberg	344	09		
Grand-livre des transports—				
Atchison, Topeka and Santa Fe Ry.	370	50		
Boston and Maine Ry.	1,929	99		
G. E. Beekman	17	61		
Ch. de fer Canadien du Pacifique	5,880	31		
Ch. de fer du Cap-Breton	5	70		
Chicago, Rock Island and Pacific Ry.	143	70		
Chicago, Burlington Ry.	72	50		
Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry.	113	08		
Chicago and North Western Ry.	259	95		
Chicago and Great Western Ry.	130	10		
Canadian Rorthern Ry.				
Duluth, South Shore and Atlantic Ry.	124	82		
Eastern S.S. Co.	101	50		
Great Northern Railway Line	273	87		
Lake Shore and Michigan South Ry.	16	64		
Ch. de fer Lotbinière et Mégantic	1	74		
Michigan Central Railway	5	19		
Maine Central Ry.	4,478	51		
Minneapolis, St. Paul and Sault-Ste-Marie Ry.	238	86		
Northern Pacific Ry.	522	57		
New York Central and Hudson River Ry.	82	90		
New York, New Haven and Hartford Ry.	287	25		
Ch. de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	7	60		
Pennsylvania Ry.	13	19		
Rutland Ry.	8	78		
Temiscouata Ry.	51	88		
Wabash Ry.	230	55		
Wisconsin Central Lines	31	05		
			15,400	34
Grand-livre du service—				
Cumberland and Pennsylvania Ry.	1	50		
Cincinnati Lebanon and Northern Ry.	7	50		
Evansville, Suburban and Newburgh Ry.	1	25		
Georgia Southern and Florida Ry.	0	50		
Ch. de fer de Lotbinière et Mégantic	6	75		
Louisville and Nashville Ry.	282	20		
Lake Terminal Ry.	1	75		
Monongahela Ry.	1	75		
Muscatine North and South Railway	1	75		
Monongahela Connecting Ry.	1	00		
New York, Philadelphia and Norfolk Ry.	17	65		
Norfolk and Portsmouth Belt Ry.	4	25		
New York, New Haven and Hartford Ry.	429	25		

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 31 mars 1908.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Elgin et Havelock	21 07		Newbury and South Shore Ry	0 25	
Chemin de fer Erie	94 48		Portland and Rumford Falls Ry	0 50	
Engineering Contract Co	518 68		Susquehanna, Bluoomsburg and Berwick Ry	0 25	
Gare de Eel-River	32 61		Staten Island Rapid Transit Co	0 70	
Gare d'Eureka Mills	13 56		South Manchester Ry	1 00	
Embranchement de chemin de fer Elgin	726 10		South Georgia Ry	2 75	
Eastern S.S. Co	31 89		Tremont and Gulf Ry	1 25	
Empire Line	2 95				763 80
Chemin de fer Erie et Michigan	0 26				
Eastern Coal Co	125 00				
Capt. J. A. Farquhar	9 60				
Furness, Withy & Co	1 06				
Gare de Forestdale	6 34				
A. Forbes	82 18				
Fraserville Foundry	137 87				
Fidler et Roome	105 83				
Grand Trunk Ry	18,664 34				
Great Northern Ry. of Canada	58 00				
Grand Trunk Ry.—Suspense	98 75				
O. Guerette & Son	36 92				
Gray and Lawrence Bros. Co	6 75				
Gloucester Jct. Station	78 87				
P. E. Gallant	173 36				
Gare de Glengarry	5 00				
Galena Oil Co	217 75				
Harvey Gaskin	252 41				
Great Northern Ry. Line	4 70				
Georgia Southern and Florida Ry	4 04				
Graham & Co	58 43				
German American Tank Line	6 86				
Halifax and Southwestern Ry	54,572 79				
Hampton and St. Martins Ry	1,658 62				
Hocking Valley Ry	4 93				
Halifax Station Labor	1,500 00				
M. J. Haney	97 31				
Halifax Freight Station	887 49				
R. Hamilton	1,131 52				
H. M. Hamilton	316 66				
Halifax and Cape Breton Ry	1,151 42				
L. R. Harrison	1,343 41				
Harris Abbatoir Co	298 66				
Inverness Ry. and Coal Co	3,107 65				
Intercolonial Coal Mining Co	36 00				
I.C.R. Employes' Relief and Insurance Assoc	436 60				
Interprovincial Navigation Co	11 96				
Illinois Central Ry	245 31				
Imperial Oil Co	279 20				
Gare de Iona	72 71				
Gare de l'Isle Verte	25 00				

International and Great Northern Ry	0 50				
Kent Northern Ry	8,127 23				
Kent Jct. Station	28 38				
Kingan Refrigerator Line	0 25				
Londonderry Iron and Mining Co	20,493 50				
Lehigh Valley Ry	69 17				
Louisville and Nashville Ry	1 80				
Lake Shore and Michigan Southern Ry	5 60				
Lake Erie and Western Ry	1 86				
LeB Drury Lockhart	45 50				
R. S. Lowe	17 38				
Library Bureau Co	3 45				
Moncton and Buctouche Ry	181 25				
Michigan Central Ry	29 48				
Maine Central Ry	40 68				
Moncton Freight Station	20 00				
Gare de Memramcook	7 54				
Montreal Cotton and Wool Waste Co	60 53				
Montmagny Light and Pulp Co	778 10				
T. Malcolm	1,666 64				
Midland Ry. of N.S	7 07				
Minudie Coal Co	8 32				
Missouri Pacific Ry	59 15				
Minn., St. Paul and Sault Ste-Marie Ry	0 89				
Missouri, Kansas and Texas Ry	0 35				
Maritime Coal, Ry. and Power Co	3,998 07				
Montreal Steel Works	622 14				
Musgrave and Co	9 72				
Mathie Ellis & Co	26 28				
Maritime Engineering Co	2 40				
Mobile and Ohio Ry	2 73				
Midland Valley Ry	2 00				
Marsh & Marsh	3 90				
McLean, Holt & Co	830 75				
J. B. McManus, Ltd	8,324 42				
A. R. McDonald	2 76				
J. J. McLeod	644 16				
G. McDougall & Co	1,466 00				
H. F. McDougall	8 46				
New Brunswick Coal and Ry. Co	56,956 28				
New York Central and Hudson River Ry	502 29				
National Despatch Line	1 85				
Newfoundland Ry	97 98				
New York, New Haven and Hartford Ry	117 30				
North American Trans. Co	2,347 33				
New York Central and St. Louis Ry	5 26				
Nova Scotia Steel and Coal Co	4,610 39				
Ch. de f. du N.-Brunswick et de l'Ile-du-Pr.-Edouard	3,040 19				
Northern Pacific Ry	530 23				
National Despatch—Great Eastern Line	105 27				
Northern Central Ry	4 17				
Cap. Newcombe	83 98				
J. et C. Morris	22 22				
Gare de Nash's-Creek	6 25				
Gare de New-Glasgow	633 90				
Gare de Newcastle	102 75				
Gare de Nappan	40 00				
Gare de Nicolet	39 53				
Gare de Nauwigewauk	3 00				

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL exercice terminé le 31 mars 1908—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Norfolk and Western Ry	1 61				
New Orleans and Nort Eastern Ry	2 57				
New York, Ontario and Western Ry	2 20				
National Labour Congress	446 40				
New Brunswick Wire Fence Co	12 05				
North Shore Ry. Co	676 25				
Oregon Ry. and Navigation Co	1 25				
Frais de transport de fret à Halifax	4,020 51				
Ministère des Postes	19,097 28				
Pictou, main-d'oeuvre, gare de	200 00				
Pennsylvania Ry	471 08				
Price Bros	1,336 02				
Purcell & Fallon	245 57				
Pittsburg, Cincinnati, Chicago and St. Louis Ry	5 94				
Pennsylvania Co	7 95				
Pere Marquette Ry	86 52				
Pittsburg and Lake Erie Ry	5 22				
Philadelphia and Reading Ry	4 01				
Philadelphia, Baltimore and Wilmington Ry	1 78				
H. M. Price & Co	305 43				
Phœnix Bridge Co	9 77				
I. N. Pouliot	352 20				
Pickford & Black	161 87				
Poulson Iron Works	273 25				
D. Pottinger	6 25				
Gare de Pugwash-Jct	1 85				
Ch. de fer Québec-Central	22,239 05				
Quebec Southern Ry. (nouveau compte.)	1,128 12				
" " " (ancien compte)	25,637 33				
Rhodes, Curry & Co	80 67				
Rome, Watertown and Ogdensburg Ry	7 61				
Rutland Ry	41 10				
W. C. Ross	0 79				
Chas. D. Ruddock	130 00				
Royal Visit	9,154 44				
Ryan & McDonnell	3,736 29				
Gare de Rockingham	27 47				
Gare de Red Pine	20 00				
Gare de Rivière-du-Loup, billets	16 00				
Gare de Rivière-du-Loup, marchandises	136 82				
Remises détruites	788 81				
J. Richards & Son	116 24				
W. Ross	33 70				
Red Cross S.S. Line	5 87				
Robb Engineering Co	19 60				
William Routledge	10 30				
Record Foundry Co	15 89				
SS. "*Minto*"	268 14				
Swift Refrigerator Line	15 12				

Standard Car Truck Co.	465 30
Sherbrooke Tank Line	9 06
V. J. Sullivan	6 74
Sydney Cement Co.	898 55
Gare de St-Hyacinthe	8,879 05
SS. *Verda*	50 78
SS. *Lake Ontario*	17 04
St. François Bridge Co.	49 59
Gare de Shédiac	34 70
Gare de Sackville	10 17
Gare de St-Jean	3,096 46
Gare de St-Alexandre	25 90
Gare de Ste-Louise	0 66
Springhill and Parrsboro Ry	3,161 99
Gare de St-Arsène	107 12
Gare de Ste-Luce	80 00
Goélette *Mary Jane*	71 30
R. A. & J. Stewart	41 39
St. John Street Ry	31 00
Gare de St-Anaclet	11 00
Salisbury and Harvey Ry	9,385 21
Southern Ry	6 89
Shedden Co.	1 75
St. Lawrence and Adirondack Ry	21 97
Seaboard Air Line	32 94
St. Louis and San Francisco Ry	9 47
Shives Lumber Co.	9 00
St. Louis South Western Ry	8 00
Standard Drain Pipe Co.	40 17
Silliker Car Co.	465 58
St. Louis Refrigerator Co.	8 00
Gare de Sydney-Mines	95 69
Gare de Ste-Monique	10 00
Salvation Army	209 05
Temiscouata Ry	1,295 92
Texas Pacific Ry	0 26
Tobique Valley Ry	2,739 25
Toronto, Hamilton and Buffalo Ry	33 81
Trois Pistoles Pulp and Paper Co.	73 82
Commission du ch. de fer Transcontinental	45,988 53
Gare de Trois-Pistoles	97 37
Ville de Dartmouth	32,000 00
Tapley, F.	10 00
Toledo, St. Louis and Western Ry	28 72
Texas Midland Ry	6 75
Texas and New Orleans Ry	25 00
Vandalia Line	13 00
S. Veniot	21 00
Billets banq. n'ayant plus cours et de banq. faillies	82 20
Gare de Valley	6 65
Union Bearing Co.	928 18
Union Refrigerator Transportation Co.	4 44
Union Pacific Ry	3 15
Union Line	3 84
Wabash Ry	86 10
Washburn Co.	48 00
Western Union Telegraph Co.	394 11
A. M. Whitman & Son	150 00
Gare de Wentworth	33 24

Nº 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

BILAN GÉNÉRAL, EXERCICE EXPIRÉ LE 31 MARS 1908—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Western Counties Ry.—comp. général . . 15,893 35					
Western Counties Ry.—Marchandises 64 57	15,957 92				
Gare de Weldford	55 00				
E. A. Wallberg	3,779 96				
E. A. Williams	0 50				
Western Maryland Ry	678 46				
Wisconsin Central Ry	3 65				
Wentworth Gypsum Co	0 05				
Wheeling and Lake Erie Ry	3 52				
York and Carleton Ry	316 30				
		604,354 01			
Grand-livre des individus et des compagnies—comptes en suspens—					
Garde-magasin général	167 99				
Ch. de fer Dominion-Atlantic	37 58				
Ch. de fer Grand-Tronc	4 74				
Ch. de fer Halifax and Southwestern	103 69				
McLean, Holt & Co	626 00				
Ch. de fer Ile-du-Prince-Edouard	106 46				
		1,046 46			
Grand-livre des transports					
H. et A. Allan	1,621 44				
Allan Bros. & Co	1,480 23				
Atlantic S.S. Line	311 00				
J. et A. Allan	4 95				
Steamers Beaver Line	1,156 13				
Boston, Halifax and P.E. Island S.S. Co	29 23				
Charlottetown Steam Navigation Co	1 50				
Ch. de fer Canadian-Northern	0 25				
Dominion S.S. Line	65 94				
Ministère de la Marine et des Pêcheries	2 65				
Ch. de fer Grand-Tronc	45,260 48				
Hatheway Line	11 10				
William Miller	258 43				
R. C. W. McCuaig	522 78				
New York Transfer Co	3 00				
Ch. de fer Quebec-Central	385 90				
Newfoundland Ry	4,353 86				
St. Lawrence Steamboat Co	255 33				
World Travel Co	51 30				
Western Passenger Association	104 74				
		55,880 24			
Grand-livre du service des wagons					
Addystone and Ohio Ry	0 25				
Atlanta and West Point Ry	4 50				
Buffalo, Rochester and Pittsburg Ry	18 50				
Buffalo and Susquehanna Ry	13 00				

Chemin de fer Pacifique-Canadien	39 70			
Chicago, Indiana and Southern Ry	23 60			
Colorado and Southern Ry	10 00			
Cleveland, Akron and Columbus Ry	4 80			
Chicago, Cincinnati and Louisville Ry	137 25			
Chicago, Lake Shore and Eastern Ry	0 08			
Central Railway of Pennsylvania	1 00			
Chemin de fer Canadian Northern, Ontario	46 75			
Chemin de fer Canadian-Northern, Québec	102 25			
Duluth, Virginia and Rainy Lake Ry	0 40			
Erie Ry	317 75			
Fonda, Johnson and Gloverville Ry	8 00			
Greenwick and Johnsonville Ry	56 75			
Lake Shore and Michigan Southern Ry	551 75			
Louisville and Atlantic Ry	1 75			
Mississippi Central Ry	1 50			
Moshassuck Valley Ry	1 00			
Nashville, Chattanooga and St. Louis Ry	72 50			
Norwood and St. Lawrence Ry	286 50			
Pencoyd and Philadelphia Ry	0 75			
Chemin de fer Québec, Montréal et Southern	759 70			
Chemin de fer Québec et Lac-St-Jean	109 50			
Spokane International Ry	2 00			
Toledo and Western Ry	6 00			
Toledo Railway and Terminal Co	20 80			
Temiskaming and Northern Ontario Ry	3 00			
Trinity and Brazos Valley Ry	40 00			
White River Ry	11 00			
		2,652 33		
Avances :—				
W. J. Hughes	30 50			
J. W. C. McConnell	50 00			
Geo. Skeffington	25 55			
A. Galipeault	100 00			
James Friel	50 00			
A. Corriveau	150 00			
E. H. McAlpine	150 00			
		556 05		
		2,529,861 93		2,529,861 93

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON.
Contrôleur.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT des moyennes pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Longueur de la voie		1,448·62
Nombre de milles parcourus par les locomotives		7,862,446
" " trains		7,335,000
" " voitures et wagons		96,706,576
Proportion des recettes aux recettes brutes :—		Pour cent
Voyageurs		29·56
Marchandises		66·00
Poste et messageries		3·81
Divers		0·63
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars	6,332.62
" locomotive-mille	Cents	93·02
" train-mille	Dollars	1.25
" voiture-mille	Cents	9·49
Proportion des dépenses et recettes brutes :—		Per cent.
Entretien de la voie et des constructions		17·78
Entretien de l'équipement		21·76
Service du transport		57·56
Dépenses générales		2·72
Détails des dépenses par train-mile :—		
Entretien de la voie et des constructions	Cents	22·24
Entretien de l'équipement	"	27·22
Service du transport	"	71·99
Dépenses générales	"	3·40
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des constructions	Dollars	1,125.87
Entretien de l'équipement	"	1,378.13
Service du transport	"	3,645.21
Dépenses générales	"	172.27
Réparations de locomotives et de voitures et wagons, par locomotive et voiture ou wagon :—		
Locomotives	Dollars	2,116.76
Voitures à voyageurs	"	714.50
Wagons à marchandises	"	53.84

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,

M. M. J. BUTLER, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHER M. BUTLER,—Je vous envoie sous ce pli les états suivants sur les opérations du dernier exercice:—

Etat des recettes.
Etat relatif aux voyageurs.
Etat relatif aux marchandises.
Etat comparatif des principales marchandises transportées.
Etat indiquant la quantité de certaines marchandises transportées.
Etat de la houille expédiée.

Bien à vous,

D. POTTINGER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ DES VOYAGEURS.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles parcourus.	Nombre.	Milles parcourns.	Nombre.	Milles parcourus.
1907.						
Avril	178,198	6,269,803	16,172	6,334,927	194,370	12,604,730
Mai	191,681	6,798,351	19,350	5,039,195	211,031	11,837,546
Juin	208,457	8,852,167	14,221	3,241,467	222,678	12,093,634
Juillet	285,632	12,352,592	19,736	4,116,044	305,368	16,468,636
Août	316,400	12,180,565	28,904	6,149,681	345,304	18,330,246
Septembre	256,303	11,164,069	23,267	4,880,260	279,570	16,044,329
Octobre	212,867	7,822,862	16,583	3,393,751	229,450	11,216,613
Novembre	191,244	6,065,521	9,993	3,342,032	201,237	9,407,553
Décembre	205,925	7,167,067	13,561	3,680,810	219,486	10,847,877
1908.						
Janvier	183,383	5,879,343	10,320	3,471,539	193,703	9,350,882
Février	168,496	4,942,466	10,283	2,890,138	178,779	7,832,604
Mars	195,300	6,006,463	13,095	3,596,477	208,395	9,602,940
1907-08	2,593,886	95,501,269	195,485	50,136,321	2,789,371	145,637,590
1906-07 (12 mois)	2,433,492	95,717,499	252,956	49,034,909	2,686,448	144,752,408

J. R. BRUCE,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ DES VOYAGEURS.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
1907.						
Avril	269,311	60,080,679	84,321	41,244,321	353,632	101,325,000
Mai	317,545	66,153,857	80,531	36,914,896	398,076	103,068,753
Juin	270,375	44,956,297	67,485	34,353,961	337,860	79,310,258
Juillet	259,755	40,580,236	75,545	33,710,369	335,300	74,290,605
Août	250,712	41,324,156	76,854	31,258,173	327,566	72,582,329
Septembre	227,439	40,157,183	83,017	34,683,029	310,456	74,840,212
Octobre	225,022	44,909,731	87,198	41,732,748	342,220	86,642,479
Novembre	259,480	46,029,985	83,540	39,790,003	343,020	85,819,988
Décembre	274,812	50,531,246	84,092	42,714,404	358,904	93,245,650
1908.						
Janvier	267,068	63,158,334	59,131	26,409,790	326,199	89,568,124
Février	279,613	64,866,503	49,210	24,497,989	328,823	89,364,492
Mars	296,303	60,428,184	75,705	34,802,287	372,008	95,230,471
1907-08	3,227,435	623,176,391	906,629	422,111,970	4,134,064	I,045,288,361
1906-07 (12 mois.)	2,663,101	504,707,165	811,188	412,163,612	3,474,289	916,870,777

J. R. Bruce,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ DES MARCHANDISES.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles et divers.	Total.
1907.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	224,222 06	563,590 41	30,139 87	817,952 34
Mai	205,325 23	562,847 24	30,923 48	799,095 95
Juin	233,907 07	488,041 79	32,192 41	754,141 27
Juillet	317,704 49	486,645 12	32,102 76	836,452 37
Août	352,970 47	483,105 54	30,732 55	866,808 56
Septembre	298,018 96	480,593 70	28,953 48	807,566 14
Octobre	233,044 36	537,797 77	32,175 00	803,017 13
Novembre	185,318 96	533,707 42	35,114 24	754,140 62
Décembre	185,465 59	509,238 59	34,733 07	729,437 25
1908.				
Janvier	161,459 38	463,971 43	31,452 49	656,883 30
Février	142,930 29	433,758 95	29,235 68	606,024 92
Mars	171,050 12	511,195 49	59,793 34	742,038 95
1907-08	2,711,416 98	6,054,493 45	407,648 37	9,173,558 80
1906-07	2,542,432 38	5,418,106 76	345,446 55	8,305,985 69

J. R. Bruce,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON.
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé comparatif des principales marchandises transportées par le chemin de fer Intercolonial.

Description.	Douze mois terminés le 31 mars 1907.	Exercice terminé le 31 mars 1908.
Produits de la ferme.	Tonnes.	Tonnes.
Grain	64,064	100,379
Farine	156,613	152,862
Pommes de terre	25,467	37,608
Foin	45,275	38,018
Pommes, fruits et légumes	12,888	20,408
Autres produits de moulins	39,145	37,048
Coton	*	4,220
Produits des animaux.		
Porcs et chevaux	6,680	7,942
Moutons et bêtes à cornes	13,214	9,189
Agneaux	*	1,845
Viandes préparées	8,437	14,148
Volaille et gibier	*	1,661
Poisson, frais et salé	24,538	32,740
Huîtres	1,370	1,471
Laine	*	462
Peaux et cuir	13,623	5,482
Produits des mines.		
Houille et coke	782,447	1,145,097
Mineral	68,616	60,704
Sable, pierre, etc	148,950	157,152
Ardoise et granit	*	655
Sel	*	5,317
Phosphate	*	2,355
Produits de la forêt.		
Bois de sciage	481,933	500,990
Ecorce	15,834	20,034
Bois de chauffage	83,503	67,823
Bois à pâte	232,653	286,242
Pâte de bois	*	17,243
Bardeaux	75,104	92,281
Autres produits de la forêt	105,560	167,310
Articles fabriqués.		
Pétrole et huiles	*	22,205
Sucre	57,636	46,821
Rails de fer et d'acier		155,258
Fer, en gueuse et en lingot		104,689
Tiges en fil métalique	†398,567	467,887 53,616
Lingots d'acier		85,469
Autres fontes et machines		62,209
Métaux en barres et en acier		6,646
Brique, chaux et ciment	74,692	97,061
Instruments aratoires	*	3,825
Meubles	*	4,200
Effets d'immigrants	*	232
Divers	537,480	503,147
Grand total	3,474,289	4,134,064

* Non spécialement mentionné en 1906-07. † Non mentionné en détail en 1906-07.

J. R. Bruce,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des quantités des articles ci-dessous mentionnés transportés par le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Articles.	Par Saint-Jean.	Par Ste-Rosalie.	Par Montréal.	Stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sucre brut, allant à l'ouest	Néant.	Néant.	912	4,371	5,283
Sucre raffiné, allant à l'ouest	723	5,280	10,555	21,073	37,631
Fret d'Europe, allant à l'ouest	16	1,686	8,536	42,363	52,601
" " " l'est	503	754	8,016	*92,178	101,451
Grain pour l'expédition, allant à l'est	Néant.	Néant.	Néant,	Néant.	Néant.
Poisson frais	1,353	199	3,288	6,224	11,064
" salé	1,976	661	2,856	7,034	12,527
Houille	4,245	22	173	1,061,694	1,066,134

* Y compris 69,020 tonnes de planches.

J. R. BRUCE,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ de la houille expédiée par le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

De	Pour l'ouest.			Pour stations locales.	Total.
	Par Saint-Jean.	Par Ste-Rosalie.	Par Montréal.		
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Stellarton	33	22	47	429,854	429,956
Westville				36,036	36,036
New-Glasgow	4,212			118,543	122,755
Pointe-Tupper				81,359	81,359
North-Sydney			103	90,074	90,177
Sydney				9,895	9,895
Debert				2,014	2,014
Springhill-Junction			23	125,713	125,736
Maccan				130,735	130,725
Norton				33,853	33,853
Coal-Branch				163	163
Harcourt				3,465	3,465
	4,245	22	173	1,061,694	1,066,134

J. R. BRUCE,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Bureau de l'administrateur en chef des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B., 20 juin 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

N° 1.—Compte du revenu.
N° 2.—Entretien de la voie et des travaux d'art.
N° 3.—Bilan général.
N° 4.—Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée cette année par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie garde deux tiers des recettes brutes et donne l'autre à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge du gouvernement.

Les recettes brutes accusent une augmentation de $1,300.02 sur celles de la période correspondante de l'exercice précédent, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants:—

Recettes de 1907-08	$ 56,430 41
Recettes de 1906-07	55,130 39
Diminution	$ 1,300 02

Cette augmentation résulte du mouvement des marchandises, des malles et de diverses sources. Il y a une légère diminution dans le mouvement des voyageurs.

Les bénéfices nets de l'exercice se sont élevés à $18,518.30.

A Windsor, l'ancienne gare a été convertie en une salle à bagage et magasin, le quai de la gare a été prolongé et une voie de garage a été posée, ainsi qu'en fait rapport l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial sous la rubrique: Dépenses au compte du capital.

L'ingénieur de l'entretien fait rapport que cette ligne a été tenue dans son état ordinaire, c'est-à-dire dans un aussi bon état que jusqu'à présent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat.

M. M. J. Butler, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, exercice terminé le 31 mars 1908.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des travaux d'art	37,912 11	Voyageurs	14,409 87
Solde	18,518 30	Marchandises	40,865 03
		Malles	1,155 51
	56,430 41		56,430 41

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des constructions, exercice terminé le 31 mars 1908.

	$ c.
Réparations à la voie	17,965 71
Renouvellement des rails	7,044 64
Renouvellement des traverses	7,050 70
Réparations et réfection des ponts et ponceaux	1,465 84
Réparations et réfection des clôtures, traverses de chemins, écriteaux et fosses à bestiaux	1,126 38
Réparations et réfection des bâtiments et garnitures	2,515 87
Réparations et réfection des docks et quais	551 28
Papeterie et impressions	15 02
Autres dépenses	176 67
	37,912 11

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 31 mars 1908.

DT.	$ cts.	AV.	$ c.
Matériel	49,240 41	Compte fédéral	49,375 74
Ch. de fer Dominion-Atlantic	135 33		
	49,375 74		49,375 74

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes, un tiers du gain.

Mois.		Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	1907	749 04	3,104 82	95 68	3,949 54
Mai	"	783 69	2,482 13	95 68	3,361 50
Juin	"	1,325 91	1,876 60	95 68	3,298 19
Juillet	"	1,486 85	2,979 11	96 90	4,562 86
Août	"	2,281 36	2,316 86	96 90	4,695 12
Septembre	"	2,610 99	4,098 17	96 91	6,806 07
Octobre	"	1,475 54	5,627 92	96 91	7,200 37
Novembre	"	762 97	5,006 19	96 91	5,866 07
Decembre	"	1,037 79	3,285 04	96 90	4,419 73
Janvier	1908	531 64	3,717 31	95 68	4,344 63
Février	"	626 95	3,211 28	95 68	3,933 91
.Iars	"	737 14	3,159 60	95 68	3,992 42
		14,409 87	40,865 03	1,155 51	56,430 41

E. et O. E.,
MONCTON, N. B.

S. L. SHANNON,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE,
MONCTON, N.-B., 30 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

VOIE.

Dans le cours du dernier exercice, on a enlevé sur la voie principale 74,831 pieds de rails de 4 pouces et de 4¼ pouces, qui ont été remplacés par des rails de 4½ pouces.

TRAVERSES.

19,507 traverses ordinaires et 16 jeux de traverses d'aiguilles ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

Dans le cours de l'année, les réparations nécessaires ont été faites aux aiguilles et sémaphores.

Une aiguille neuve a été installée dans le cours de l'exercice.

CLÔTURES.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures existantes.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Dans le cours de l'exercice, il a été posé 1,484 pieds de voies d'évitement supplémentaires.

QUAIS ET VIADUCS.

Windsor, quai.

PONTS ET PONCEAUX.

Réparations.

Sainte-Croix, pont.
Windsor, pont.
Windsor, ponceaux.
Entre Windsor et Newport, ponceaux.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Réparations.

Mount-Uniake, gare.
Windsor, quai.
Windsor, salle de douane pour marchandises en entrepôt.
Ellershouse, quai de gare.
Hartville, quai.

EN GÉNÉRAL.

Les fosses à bestiaux, les traverses de chemins et les barrières, sur toute la ligne, ont été réparées où c'était nécessaire.

Du vitrage a été fait et des vitres posées où il en fallait.

Les dépendances des gares et les abords des passages à niveau des voies publiques ont été blanchis à la chaux.

Les sémaphores et signaux ont été peinturés lorsque c'était nécessaire.

Les réparations nécessaires ont été faites aux wagonnets et brouettes sur toute la ligne.

Je trouve que l'embranchement de Windsor a été tenu dans son état ordinaire et est aussi bon qu'auparavant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéisant serviteur,
H. C. BURPEE,
Ingénieur de l'entretien de la voie et des constructions.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les rapports suivants sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Je joins au présent rapport celui du surintendant, ainsi que des relevés de divers comptes; aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital.

La longueur du chemin de fer en service était la même que l'an dernier, 267·5 milles.

Les dépenses au compte du capital, durant la période susdite, ont été $390.461.83.

Ce chiffre porte le coût total du chemin de fer, à la date du 31 mars 1908, à $7,697,761.04. Sur les dépenses faites durant l'exercice, $229,895.71 ont servi aux agrandissements d'installations à Charlottetown.

Les détalis de ces ouvrages, ainsi que des explications sur un certain nombre de chefs de dépenses au compte du capital, se trouvent dans les rapports du surintendant et de l'ingénieur en chef.

Le matériel roulant a été augmenté par l'achat de quatre grosses locomotives de la *Canadian Locomotive Company*, de Kingston, Ontario, qui les a livrées en décembre dernier, et par la construction, dans les ateliers de Charlottetown, de vingt-trois wagons fermés, le tout porté au compte du capital.

Les frais d'exploitation, pour l'exercice, ont été de.. . .	$ 399,947 79
Les recettes brutes, de.	304,579 83
Différence.	$ 95,867 96

Les recettes brutes pour l'exercice accusent une augmentation de $21,317.60 sur la période correspondante de l'an dernier, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907, l'augmentation portant sur le mouvement et des voyageurs et des marchandises, et aussi sur le service des malles et les recettes diverses.

Il y a eu une augmentation de $40,358.87 dans les frais d'exploitation, comparés à la période correspondante de l'an dernier, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907.

Les ouvrages nécessaires ont été faits pour l'entretien de la voie permanente et des travaux d'art et du matériel roulant, et tout est en bon état de service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. M. J. C. Butler, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Bureau du surintendant,
Charlottetown, I.-P.-E., 11 mai 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Je joins au présent rapport celui du surintendant de la division de la mécanique, et les états suivants préparés par le comptable et vérificateur et le comptable de la division de la mécanique et garde-magasin:—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte des recettes.
3. Frais de traction.
4. Entretien de l'équipement.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Frais généraux.
7. Compte général du matériel.
8. Bilan général.
9. Relevé comparatif des moyennes.
Relevé des recettes.
Relevé des voyageurs.
Relevé des marchandises.
Relevé descriptif des marchandises transportées.

A. Relevé du service et de la consommation des locomotives, en houille, huile et chiffons.

B. Relevé du nombre des locomotives et des diverses sortes de wagons.

La longueur du chemin en service, le 31 mars 1898, était de 267·5 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le total des dépenses, au 30 juin 1907, était de			$7,307,299 21
Il a été ajouté durant l'exercice:—			
Agrandissement des installations à Charlottetown		$ 229,875 71	
Améliorations à Summerside		250 00	
Embranchement de Murray-Harbour		8,002 57	
Logement du chef de gare à Bear-River		1,525 79	
Prolongement du quai à Souris		51,159 05	
Nouvelles machines-outils		35,456 50	
Matériel roulant		73,281 21	
		$ 399,550 83	
Moins—Chèques payés à Ottawa:—			
Embranchement de Cardigan et Montague	$ 6,049 00		
Embranchement de la Rivière Vernon	2,540 00		
Prolongement des rails le long du bord de l'eau, Charlottetown	500 00		
		9,089 00	
			390,461 83
			$7,697,761 04

Agrandissement des installations à Charlottetown—

A Charlottetown, il a été construit un atelier pour les wagons et un atelier de montage, ainsi qu'une halle à marchandises avec bureaux.

Améliorations, Summerside—

Cette somme a servi à payer à M. Geo. Bishop la fermeture d'un passage en travers du chemin de fer et conduisant à sa propriété.

Embranchement de Murray-Harbour—

Cette somme a servi au paiement de dommages à des terres et de frais de loi.

Logement du chef de gare à Bear-River—

Le ministère a acheté un morceau de terre et y a construit un logement pour le chef de gare.

Prolongement du quai, à Souris—

Ces ouvrages sont encore en cours et seront probablement terminés dans le cours de l'exercice.

Nouvelles machines-outils—

Une certaine quantité de machines-outils modernes a été achetée pour les nouveaux ateliers.

Matériel roulant—

Quatre locomotives ont été achetées des *Kingston Locomotive Works*, et 23 wagons fermés ont été construits dans les ateliers du chemin de fer, à Charlottetown.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes accusent une assez satisfaisante augmentation, malgré les désavantages éprouvés cette année, parce que l'an dernier la navigation s'est fermée de bonne heure et s'est ouverte tard; mais un mouvement de marchandises plus considérable que d'habitude s'est produit à Georgetown.

Les récoltes de 1907 ont probablement été les plus considérables dans l'histoire de la province, et les prix obtenus ont dépassé la moyenne.

Les pêches ont été très productives et les prix élevés.

Comparaison des recettes brutes et des frais d'exploitation pendant l'exercice en cours:—

Recettes brutes	$ 304,579 83
Frais d'exploitation	399,947 79
Déficit	$ 95,367 96

Les recettes brutes, comparativement à l'exercice précédent, ont été:—

En 1906-07, de	$ 189,443 31
En 1907-08, de	304,579 83
Augmentation	95,367 96

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs se comparent ainsi:—

En 1906-07, de	$ 123,128 20
En 1907-08, de	132,282 76
Augmentation	$ 9,254 56

Comparaison des recettes du service des marchandises:—

En 1906-07	$ 136,779 09
En 1907-08	146,280 99
Augmentation	$ 9,501 90

Comparaison des recettes du service des malles et autres services:—

En 1906-07	$ 23,354 94
En 1907-08	25,916 08
Augmentation	2,561 14

Comparaison du nombre des voyageurs transportés:—

	Nombre.
En 1906-07	300,771
En 1907-08	317,828
Augmentation	17,057

Comparaison du poids des marchandises transportées:—

	Tonnes.
En 1906-07	90,660
En 1907-08	97,250
Augmentation	17,057

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation, pendant l'exercice, ont été très élevés. Trois nouvelles voitures à voyageurs de première classe ont été construites pour remplacer un nombre égal de vieilles voitures condamnées. L'augmentation constante du mouvement des voyageurs a nécessité cette dépense. Une nouvelle gare a été construite à Tracadie, pour remplacer celle détruite par un incendie. Une nouvelle halle à marchandises a été érigée à Summerside, pour remplacer un bâtiment en bois détruit par un incendie. Les remises à charbon, à Tignish et à Souris, ont été agrandies. Un logement a été construit à Kensington pour le chef de gare. Des augmentations de gages et de salaires ont été accordées aux hommes, dans les divisions de la mécanique et de la voie, et une certaine somme versée au fonds de prévoyance. En tout, plus de $44,000 ont été employés pour des objets extraordinaires.

Comparativement à l'exercice précédent, les frais ont été les suivants:—

En 1906-07	$ 359,588 92
En 1907-08	399,947 79
Augmentation	$ 40,358 87

Les moyennes, comparées à celles de l'exercice précédent, sont les suivantes:—

Par mille parcouru par les locomotives.	Cts.
En 1906-07	82·30
En 1907-08	90·49
Par mille parcouru par les convois.	
En 1906-07	112·23
En 1907-08	120·75
Dépense par mille de voie ferrée.	
En 1906-07	$ 1,060 48
En 1907-08	1,497 92

VOIE.

On a renouvelé vingt-huit mille huit cent soixante et douze traverses de chemin de fer, 26 jeux de traverses d'aiguilles et 27 tampons d'arrêt d'aiguilles avec cadres.

Mille traverses de qualité inférieure ont été employées dans les cours et les voies de garage.

Sept cent vingt pieds de rails de 56 livres ont été posés en arrière de l'Y, à Mount-Stewart, et 300 pieds de rails de 56 livres posés dans la cour pour remplacer des vieux rails d'acier. Six cent soixante pieds de rails de 80 livres ont été posés sur la ligne-mère, près de Charlottetown, ainsi qu'un cœur de croisement en acier et un jeu d'engrenage d'aiguille. Il a été posé un mille de rail d'acier de 56 livres sur la ligne-mère, entre Charlottetown et Royalty-Junction, pour remplacer des rails de 50 livres.

Vingt wagonnets ont subi des réparations générales.

VOIES DE GARAGE.

A Conway, la voie de garage a été prolongée de 52 pieds.

A Summerside, la voie de garage de la balance a été prolongée de 132 pieds, et 180 pieds de rails d'acier de 56 livres ont été posés dans la cour pour remplacer des rails de fer.

A Emerald, la voie de garage de la remise aux locomotives a été prolongée de 90 pieds.

A la Rivière-Hunter, 74 pieds de rails d'acier de 56 livres ont été posés sur la voie de garage pour remplacer des rails d'acier.

A Royalty-Junction, la division de la ligne-mère a été prolongée de 441 pieds en rails d'acier de 56 livres, de manière à permettre aux convois de passer l'un à côté de l'autre, pour transborder promptement les marchandises et les bagages.

Au moulin de McNeil, la voie de garage a été déplacée et ballastée.

A Souris, il a été posé 300 pieds de voie de garage supplémentaire, un nouveau cœur de croisement et un jeu d'engrenage d'aiguilles, en arrière de la remise au charbon, afin de décharger plus commodément le charbon.

A Harmony, la voie d'évitement a été prolongée de 643 pieds et a été ouverte sur la ligne-mère.

A Marie, la voie d'évitement a été prolongée de 150 pieds.

A Douglas, il a été posé une nouvelle voie d'évitement de 270 pieds.

A Vernon, la voie d'évitement a été prolongée de 50 pieds.

A Uigg, la voie d'évitement a été prolongée de 160 pieds et ouverte sur la ligne-mère.

A Hopefield, la voie d'évitement a été prolongée de 136 pieds.

CLÔTURES.

Il a été érigé 28,987 pieds de clôtures en fil métallique Page sur de nouveaux poteaux de cède; construit 4,150 pieds de clôtures paraneige; 1,275 pieds de clôtures paraneige ont été reconstruits; 162 panneaux portatifs de clôtures paraneige, de 8 et 10 pieds de longueur, construits et placés où il y en avait le plus besoin.

Dans le cours de l'automne et de l'hiver, une grande étendue de clôture paraneige provisoire a été érigée en fascines et autres matériaux.

Toutes les clôtures qui en avaient besoin ont subi des réparations.

BALLASTAGE.

Quatre cent cinquante et une charges de wagons de ballast ont été déposées sur la ligne-mère.

Il a été distribué 269 charges de ballast aux endroits où il y en avait le plus besoin.

PONTS.

Aux ponts de West-Devon, de St.-Peter, de Midgell et de Pine-Brook, il a été posé de nouveaux tabliers en pin dur, qui ont été peinturés.

Les ponts de Mount-Stewart, de Peaks et de Perth ont reçu des traverses neuves en pin dur.

Tous les autres pont de la ligne ont été examinés et réparés où c'était nécessaire.

PONCEAUX.

A Tignish, un nouveau ponceau en conduites de fonte, de 30 pieds de long sur 18 pouces de diamètre, a été construit pour en remplacer un en bois.

A Deblois et à Bloomfield de nouveaux ponceaux en bois ont été construits.

A Mount-Stewart, un nouveau ponceau en conduites de fonte a été construit pour en remplacer un en bois.

A Pisquid, deux ponceaux en conduites de fonte ont été construits pour en remplacer deux autres en bois.

A Peakes, une conduite en béton, de 18 pouces de diamètre et de 37½ pieds de long, a été posée pour remplacer une rigole couverte.

Trente-six ponceaux en bois ont été reconstruits et un certain nombre réparés avec du bois neuf.

Cinquante-six fosses à bestiaux ont été renouvelées avec des traverses en pruche, en pin dur, longerons, seuils de pruche, pièces de pruche et plaques latérales.

Une nouvelle traverse de ferme a été faite près de Saint-Charles.

Sept fosses à bestiaux ont été reconstruites.

QUAIS ET ÉPAULEMENTS.

A Summerside, 35 pieds de quai ont été reconstruits avec des pilotis de pruche, des pièces et planches de pruche. Pour la réparation de la partie du quai endommagée par le steamer *Empress,* les matériaux suivants ont été employés: 13 pilotis créosotés, 27 pilotis de pruche, 16 tonnes de bois de construction, 4,628 pieds superficiels de planche de pruche, 324 pieds de pin dur, et 958 livres de fer pour les boulons. Des réparations ont été faites à l'épaulement à la voie de garage Mill.

A Alberton, le quai a été réparé.

A Charlottetown, l'épaulement a été réparé.

A St.-Peters, une partie de l'épaulement, 78 pieds de long, a été réparée, et pour cela on a employé 6 wagons de fascines, 37 charges de charrettes de fascines et un grand nombre de vieilles traverses.

A Marie, il a été construit un mur en béton de 220 pieds, pour protéger la plage contre la mer.

BÂTIMENTS ET QUAIS DE DÉCHARGEMENT.

Tignish.—La remise aux locomotives a été réparée. Des doubles-portes ont été posées au logement du chef de gare. Il a été construit une rallonge de 100 pieds à la remise à charbon, et une nouvelle remise à charbon pour le chef de gare. Un quai neuf de débarquement, de 40 pieds, a été fait. Les fenêtres du logement du chef de gare et de la remise aux locomotives ont été réparées et munies de vitres.

Alberton.—Des réparations ont été faites au logement du chef de gare et à la halle aux marchandises. Un toit neuf a été posé sur l'entrepôt, sur le quai.

Pinsville.—Un nouveau quai de chargement a été construit et les portes de la gare ont été réparées.

Saint-Louis.—Un nouveau quai de chargement a été construit.

Elmsdale.—Un nouveau quai de chargement a été construit.

Bloomfield.—Le parc à bestiaux a été réparé.

Duvar.—Le quai de la gare a été renouvelé.

Coleman.—Un nouveau bureau de billets a été placé dans la gare et les fenêtres de la gare ont été réparées et vitrées.

McNeill's-Mill.—La gare a été réparée.

Port-Hill.—Des réparations ont été faites à la gare et au quai. Le logement du chef de gare a été tendu de papier.

Northam.—Un nouveau quai de chargement a été construit.

Richmond.—Un nouveau quai de chargement a été construit.

Summerside.—Le bureau de télégraphe a été lambrissé et peinturé et un plancher neuf a été posé. Une porte neuve et une fenêtre en cercle, pour passer les billets, ont été posées dans le bureau des billets. Le bureau, dans la nouvelle halle aux marchandises, a été lambrissé et peinturé et des pupitres neufs ont été faits et posés dans ce bureau. Une porte neuve a été posée à la remise aux locomotives. Le logement du chef de gare a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur. La gare a été réparée. La remise au charbon a été réparée, et de nouveaux trucks à charbon construits.

Kensington.—Un nouveau quai de gare a été construit et une nouvelle lampe de gare posée.

Freetown.—Des réparations ont été faites au quai de la gare.

Emerald.—La remise aux locomotives et le quai de la gare ont été réparés. Une cheminée neuve a été faite dans le logement du chef de gare.

Cap-Traverse.—La gare a été couverte en bardeaux et peinturée à l'intérieur. Le bureau et le logement ont été lambrissés et le logement peinturé. Une nouvelle porte a été posée à la salle d'attente.

Breadalbane.—Un quai neuf en béton a été posé et une remise neuve pour les outils de la section construite.

Rivière-Hunter.—Le logement du chef de gare a été tendu de papier et peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

North-Wiltshire.—La salle d'attente et le bureau ont été lambrissés et peinturés et des planchers neufs ont été posés.

Royalty-Junction.—La gare a été élevée et déplacée de 15 pieds, des seuils et des fondations neufs ont été posés. La salle d'attente et le bureau ont été lambrissés et des planchers neufs posésé. Un plancher neuf a été posé dans la halle aux marchandises et un quai en béton posé à l'extrémité ouest de la gare. La salle d'attente et le bureau ont été peinturés.

Souris.—Il a été construit une allonge de 50 pieds sur 21 pieds à la remise au charbon, ainsi qu'un monte-charge pour le charbon. La remise aux locomotives a été réparée. Les salles d'attente et les bureaux de la gare ont été peinturés.

Bear-River.—Un puits a été creusé pour le chef de gare.

St.-Peter's.—Une nouvelle remise à charbon, de 14 x 40 pieds, a été construite, et des réparations faites au quai de la gare. Le logement du chef de gare a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

Morell.—Un plancher neuf a été posé dans la salle d'attente et trois paires de cadres de fenêtre dans le logement. Le toit de la cuisine du chef de gare a été couvert à neuf.

Ashton.—Un réservoir en béton a été posé dans la citerne.

Dundee.—Le quai de la gare a été renouvelé.

Douglass.—Le quai de la gare a été renouvelé.

Mount-Stewart.—Les salles d'attente et le bureau ont été peinturés. Un toit neuf a été posé sur la remise au charbon et aussi sur la remise aux outils de la section. Des réparations ont été faites au logement du chef de gare, à la gare et au quai.

Tracadie.—Une nouvelle maison pour le gardien, de 20 x 40 pieds, a été construite, ainsi qu'un quai neuf. La gare a été peinturée.

Bedford.—Une nouvelle remise pour les outils de la section, de 12 x 20 pieds, a été construite pour remplacer l'ancienne, détruite par un incendie.

Cardigan.—Une nouvelle remise pour les outils de la section, de 14 x 22 pieds, a été construite, ainsi qu'une garde-manger et une pompe pour le chef de gare. Une porte neuve a été posée à la halle aux marchandises et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au quai des voyageurs.

Montague.—Une citerne Haggis a été fournie.

Georgetown.—Un monte-charge à charbon pour l'approvisionnement des locomotives a été construit et des réparations faites à la remise aux locomotives.

Village-Green.—Le quai de la gare a été prolongé de 62 pieds.

Mount-Herbert.—La porte de la gare a été réparée.

Vernon.—Un nouveau quai de chargement a été construit.

Murray-Harbour.—Soixante et six pieds de quai de chargement ont été construits. Tous les autres bâtiments ont été réparés où c'était nécessaire.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel acheté s'élevait à..	$ 154,304 36
La valeur du matériel mis en œuvre s'élevait à..	135,497 30
La valeur des vieux matériaux vendus s'élevait à..	4,042 16

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice se composait ainsi :—

Matériel ordinaire..	$ 57,305 80
Combustible..	14,615 91
Matériel de voie et de ponts..	9,644 50
	$ 81,566 21

EN GÉNÉRAL.

Le matériel roulant, la chaussée et les bâtiments ont tous reçu une attention spéciale et sont en bon état de service.

J'inclus un rapport des accidents qui se sont produits dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéisant serviteur,

C. A. SHARP,
Surintendant.

M. D. Pottinger, I.S.O.,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL—Douze mois terminés le 31 mars 1908.

				$ c.			$ c.
1907.					1907.		
31 mars..	Coût du chemin et équipem't jusqu'à date			7,307,299 21	31 mars...	Gouvernement fédéral	7,307,299 21
1908. 31 mars..	Dépenses p. l'exercice finissant le 31 mars—				1908. 31 mars..	Gouvernement fédéral	390,461 83
	Agr'dissem't d. installat. à Ch'lottetown		229,875 71				
	Améliorations à Summerside		250 00				
	Embranch. de Murray-Harbour		8,002 57				
	Logement du chef de gare, Bear-River		1,525 79				
	Prolongement du quai à Souris		51,159 05				
	Nouvelles machines		35,456 50				
	Matériel roulant		73,281 21				
			$ 399,550 83				
	MOINS.						
	Chèques payés à Ottawa—						
	Embr. Cardigan et Montague	$ 6,049 00					
	Embr. de la Riv.-Vernon	2,540 00					
	Prolongement de rails sur le bord de l'eau à Charlottetown	500 00					
			9,089 00				
				390,461 83			
				7,697,761 04			7,697,761 04

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DT. COMPTE du revenu pour l'année terminée le 31 mars 1908. AV.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des travaux d'art.	118,142 53	Voyageurs	146,280 99
Entretien de l'équipement	72,309 47	Marchandises	132,382 76
Frais des transports	195,082 03	Malles et diverses	25,916 08
Frais généraux	14,413 76		
	399,947 79		304,579 83
		Solde	95,367 96
	399,947 79		399,947 79

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DT. COMPTE du revenu pour l'année terminée le 31 mars 1908. AV.

	$ c.
N° 1. Réparation de la chaussée	77,525 00
2. Renouvellement de rails	1,341 19
3. " traverses	9,375 45
4. Réparations et réfections de ponts et ponçeaux	1,057 41
5. " de clôtures, trav. de voies publiq., écriteaux et fosses à bestiaux.	6,373 90
6. " bâtiments et accessoires	20,430 87
7. " docks et quais	1,927 12
9. Papeterie et impressions	211 01
Total	118,241 95
MOINS—	
8. Réparations et réfections de télégraphe	99 42
	118,142 53

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT—Douze mois finissant le 31 mars 1908.

	$ c.
N° 11. Surintendance	6,065 06
12. Réparations et réfections des locomotives	23,602 63
13. " voitures à voyageurs	23,237 58
14. " wagons à marchandises	8,507 90
15. " wagons de construction	1,899 38
17. " machines des ateliers et outils	5,018 36
18. Papeterie et impressions	295 13
19. Autres dépenses	3,683 43
	72,309 47

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS DE TRANSPORT—Douze mois finissant le 31 mars 1908.

		$ c.
N° 20. Surintendence		8,122 46
21. Mécaniciens et préposés aux rotondes		35,993 72
22. Combustible pour les locomotives		46,962 38
23. Service de l'eau pour les locomotives		2,533 29
24. Huile, suif et chiffons pour les locomotives		2,472 24
25. Autres fournitures pour les locomotives		632 56
26. Service des trains		31,582 23
27. Dépenses et fournitures des trains		6,537 07
28. Aiguilleurs, signaleurs et gardiens		5,677 49
29. Dépense de télégraphe		6,796 17
30. Service des gares		43,078 47
31. Fournitures des gares		5,919 20
35. Pertes et dommages		881 24
37. Enlèvement des épaves		188 86
38. Préposés aux élévateurs		199 00
39. Publicité		624 73
45. Papeterie et impressions		5,701 29
46. Autres dépenses		36 25
Total		203,938 65
MOINS:—		
34. Louage d'équipement	$8,165 12	
44. Loyer de bâtiments et autres biens	691 50	
		8,856 62
		195,082 03

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—Douze mois finissant le 31 mars 1908.

	$ cts.
N° 47. Traitements des officiers généraux	1,560 00
48. Traitement des commis et aides	5,349 28
49. Dépenses et fournitures du bureau de l'administration	1,020 46
50. Assurance	4,438 43
51. Frais de loi	249 15
52. Papeterie et impressions, bureaux de l'administration	547 68
53. Autres dépenses	1,248 76
	14,413 76

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL—Douze mois terminés le 31 mars 1908.

1907.	Dt.	$ c.	$ c.	$ c.
31 mars...	Report			66,801 31
1908. 31 mars....	Achats durant l'exercice		144,064 33	
	Frais d'autres services		6,529 13	
	Bordereaux de paye		3,710 90	
				154,304 36
				221,105 67
	Av.			
31 mars....	Distributions pendant l'année			139,539 46
	Balance { Matériel ordinaire, y compris papeterie	57,305 80		
	Balance { Combustible	14,615 91		81,566 21
	Balance { Matériel de voie et de ponts	9,644 50		

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL—Douze mois terminés le 31 mars 1908.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Matériel en général	81,566 21	Compte de l'Etat	101,203 31
Ministère des Postes	12,411 82	Rhodes, Curry & Co	1,433 20
Caisse	2,464 16	Gages non réclamés	563 51
Chefs de gare	2,442 03	Dépenses du matériel	50 31
Assurance contre les accidents	2,225 69	Compte en suspens	30 15
Prolongement du ch. de fer, Charlottetown	812 83	C. de fer N.-Y. New-Haven et Hartford	6 41
Ministère de la Milice et de la Défense	603 80	Ch. de fer Dominion-Atlantic	2 90
Ch. de fer Intercolonial	444 33		
Cie de messageries Canadienne	133 68		
Anglo-American Telegraph Company	46 43		
Sidney Grey	45 87		
Juge Weatherbie	30 00		
John McKinnon	12 75		
Econome, St. Dunstan's College	10 80		
Loyers	7 00		
Ch. de fer Canadian-Northern	5 40		
Ch. de fer Chicago & North-Western	3 06		
Charlottetown Steam Navigation Co	1 37		
Eastern Steamship Company	5 35		
Ch. d. f. Lake Shore & Michigan Southern	0 15		
Ch. de fer Northern Pacific	1 00		
Ch. de fer Pennsylvania	1 60		
Ch. de fer Southern Pacific	0 53		
Ch. de fer Wabash	13 93		
	103,289 79		103,289 79

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes pour les douze mois terminés le 31 mars 1908.

Longueur du chemin de fer		267
Milles parcourus par les locomotives		441,975
" " trains		331,232
" " wagons		2,073,207
Rapport des gains aux recettes brutes—		
Voyageurs		48.03
Marchandises		43.06
Postes et messageries		8.51
Recettes brutes par mille de ch. de fer	Dollars	1,140.75
" " de locomotives	Cents	68.91
" " de trains	Dollars	91.95
" " de voitures et wagons	Cents	14.69
Rapport des dépenses aux recettes brutes—		Per cent.
Entretien de la voie et des travaux d'art		38.79
" de l'équipement		23.74
Frais de transport		64.05
Dépenses en général		4.73

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MILLE PARCOURU PAR LES TRAINS.

Entretien de la voie et des travaux d'art—		
N° 1. Réparations de la voie	Cents.	23.40
2. Renouvellement des rails	"	0.41
3. " traverses	"	2.83
4. Réparations et réfections des ponts et ponceaux	"	0.32
5. " clôtures, traverses de voie publiques, etc	"	1.92
6. " bâtiments et accessoires	"	6.17
7. " docks et quais	"	0.58
8. " télégraphe (crédit)	"	0.03
9. Papeterie et impressions	"	0.07
Entretien de l'équipement—		
N° 11. Surintendance	Cents.	1.83
12. Réparations et réfection de locomotives	"	7.13
13. " voitures à voyageurs	"	7.02
14. " wagons à marchandises	"	2.57
15. " wagons de construction	"	0.57
17. " ateliers, machines et outils	"	1.51
18. Papeterie et impressions	"	0.09
19. Autres dépenses	"	1.11
Frais de transport—		
N° 20. Surintendance	Cents.	2.45
21. Mécaniciens et préposés aux rotondes	"	10.87
22. Combustible pour les locomotives	"	14.18
23. Service de l'eau pour les locomotives	"	0.76
24. Huile, suif et chiffons pour les locomotives	"	0.75
25. Autres fournitures pour les locomotives	"	0.19
26. Service des trains	"	9.53
27. Fournitures et dépenses des trains	"	1.97
28. Aiguilleurs, signaleurs et gardiens	"	1.71
29. Dépenses du télégraphe	"	2.05
30. Service des gares	"	13.01
31. Fournitures des gares	"	1.79
34. Louage d'équipement (crédit)	"	2.46
35. Pertes et dommages	"	0.27
37. Déblaiement des épaves	"	0.06
38. Service de l'équipement maritime	"	0.06
39. Publicité	"	0.19
44. Loyer de bâtiments et autres biens (crédit)	"	0.21
45. Papeterie et impressions	"	1.72
46. Autres dépenses	"	0.01
Dépenses en général—		
N° 47. Traitement des officiers généraux	Cents.	0.47
48. Traitement des commis et aides	"	1.61
49. Dépenses et fournitures du bureau de l'administration	"	0.31
50. Assurance	"	1.34
51. Frais de loi	"	0.07
52. Papeterie et impressions (bureau de l'administration)	"	0.17
53. Autres dépenses	"	0.38
Dépenses par mille de chemin de fer—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Dollars	442.48
Entretien de l'équipement	"	270.82
Frais de transport	"	730.64
Dépenses en général	"	53.98
Dépenses par train-mile—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Cents.	35.67
Entretien de l'équipement	"	21 83
Frais de transport	"	58,90
Dépense en général	"	4.35
		120.75

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU descriptif des marchandises transportées, douze mois terminés le 31 mars 1908.

Produits de	Marchandises.	Tonnes.
L'agriculture	Grain	19,699
	Farine	3,978
	Autres produits de la meunerie	740
	Foin	1,689
	Tabac	100
	Coton	18
	Fruits et légumes	2,268
Des animaux	Bétail sur pied	2,387
	Viandes préparées	2,077
	Autres produits des établissements de conserves	653
	Volaille, gibier et poisson	3,373
	Laine	21
	Peaux et cuirs	337
Des mines	Houille, anthracite	43
	Houille, bitumineuse	4,846
	Minerais	205
	Pierre, sable et autres articles analogues	2,171
La forêt	Bois de construction	12,915
De la fabrication	Pétrole et autres huiles	721
	Sucre	863
	Approvisionnements de la marine	47
	Fer en gueuse et lingot	54
	Rails d'acier et de fer	50
	Autres fontes et machines	440
	Métal en barres et en feuilles	216
	Ciment	1,198
	Instruments aratoires	455
	Wagons, voitures, outils, etc	127
	Vins, liqueurs et bières	341
	Effets et meubles de maison	356
Divers	Divers autres marchandises non mentionnées ci-dessus	34,862
	Poids total	97,250

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ DES RECETTES.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et divers	Total.
1907.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	8,611 45	11,836 78	2,781 21	23,229 44
Mai	8,597 47	15,259 10	1,858 92	25,715 49
Juin	9,222 11	12,980 78	1,753 97	23,956 86
Juillet	18,823 81	12,940 81	1,865 69	33,630 31
Août	17,803 16	11,374 47	1,816 18	30,993 81
Septembre	14,326 81	10,258 32	1,816 18	26,401 31
Octobre	12,791 44	13,106 92	1,761 24	27,659 60
Novembre	9,947 47	18,789 66	1,904 49	30,641 62
Décembre	9,925 21	11,122 31	1,828 97	22,876 49
1908—				
Janvier	7,513 36	6,883 27	1,868 60	16,265 23
Février	6,552 06	10,228 78	3,722 47	20,503 31
Mars	8,268 41	11,499 79	2,938 16	22,706 36
1907–08	132,382 76	146,280 99	25,916 08	304,579 83
1906–07	123,128 20	136,779 09	23,354 94	283,262 23

E. et O. E.,
CHARLOTTETOWN, I-P.-E.

W. T. HUGGAN,
Comptable et vérificateur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des marchandises.

Mois.	1907-08.		1906-07.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
Avril	7,164	269,586	4,268	145,278
Mai	9,662	346,100	9,936	336,695
Juin	8,377	304,074	9,313	316,542
Juillet	8,509	374,883	6,759	251,073
Août	7,381	273,912	6,190	206,282
Septembre	6,551	150,754	6,494	223,013
Octobre	8,779	286,129	12,712	424,226
Novembre	13,351	447,621	10,092	334,571
Décembre	7,635	253,887	8,520	333,549
Janvier	4,095	188,556	4,863	219,114
Février	7,361	338,615	4,803	180,701
Mars	8,385	344,642	6,710	244,169
	97,250	3,578,759	90,660	3,215,213

E. et O. E.,
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des voyageurs.

Mois.	Gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1907—						
Avril	23,134	477,869	330	16,545	23,464	494,414
Mai	24,548	447,020	483	23,002	25,031	470,022
Juin	21,300	444,931	1,271	58,653	22,571	503,584
Juillet	44,835	1,074,908	2,236	101,932	47,071	1,176,840
Août	31,679	727,720	4,083	196,251	35,762	923,971
Septembre	24,174	540,112	3,775	187,856	27,949	727,968
Octobre	27,791	705,064	1,232	55,296	29,023	760,360
Novembre	24,104	554,947	1,519	73,517	25,623	628,464
Décembre	25,299	499,809	1,171	51,471	26,470	551,280
1908—						
Janvier	18,040	404,926	416	20,116	18,456	425,042
Février	15,296	352,309	135	6,742	15,431	359,051
Mars	20,617	423,647	360	12,815	20,977	436,462
1907-8	300,817	6,653,262	17,011	804,196	317,828	7,457,458
1906-7	284,041	6,129,419	16,730	794,870	300,771	6,924,289

E. et O. E.,
Charlottetown, I.-P.-E.

W. T. HUGGAN,

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1908.

—	Locomotives.	Classification des wagons. 1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Wagons réfrigérateurs.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons plats.	Total.	Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
Disponibles, en état de service, 31 mars 1907	27	22	12	5	4	3	5	1	2	248	3	21	22	146	494	8	9	17
Condamnés, le 1er avril 1907	..	1	..	2	....	1	1	..	2	....	..	..	..	1	8	2	..	2
Total de l'équipement le 1er avril 1907	27	23	12	7	4	4	6	1	4	248	3	21	22	147	502	10	9	19
Achetés et portés au compte du capital	4	..	..	....	....	....	..	..	..	....	..	..	..	....	....	..	..	..
Construits et portés au compte du capital	..	..	..	....	....	....	..	..	..	23	..	..	..	....	23	..	..	..
	31	23	12	7	4	4	6	1	4	271	3	21	22	147	525	10	9	19
Condamnés le 1er avril 1907	..	1	..	2	....	1	1	..	2	....	..	..	..	1	8	2	..	2
Condamnés dans le cours de l'exercice	..	2	1	....	....	....	1	..	..	....	..	..	..	4	8	..	1	1
	..	3	1	2	....	1	2	..	2	....	..	..	..	5	16	2	1	3
Reconstruits dans le cours de l'exercice	..	3	..	....	....	....	..	..	..	....	..	..	..	2	5	1	1	2
A reconstruire	..	..	1	2	....	1	2	..	2	....	..	..	..	3	11	1	..	81
Ajouter, comme étant de service et en réparations	31	23	11	5	4	3	4	1	2	271	3	21	22	144	514	9	9	1
Total de l'équipement le 31 mars 1908	31	23	12	7	4	4	6	1	4	271	3	21	22	147	525	10	9	19

CHARLOTTETOWN, 31 mars 1908.

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la quantité de houille, huile et chiffons consommés par les locomotives durdant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machine.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machine.	Livres de chiffons.
1907.									
Avril	36,168	898	616	1,348	697	5,566	1·70	3·72	1·92
Mai	39,700	1,064	572	1,464	671	6,003	1·44	3·68	1·69
Juin	38,207	912	624	1,508	649	5,348	1·63	3·94	1·69
Juillet	47,182	1,078	832	1,896	776	5,120	1·76	4·02	1·64
Août	43,729	1,047	672	1,768	732	5,365	1·45	4·04	1·67
Septembre	44,357	989	620	1,664	742	4,994	1·39	3·75	1·67
Octobre	44,815	1,063	664	1,516	797	5,269	1·48	3·38	1·78
Novembre	42,268	1,042	712	1,304	742	5,524	1·68	3·08	1·75
Décembre	39,069	1,072	608	1,308	665	6,146	1·55	3·34	1·70
1908.									
Janvier	33,818	954	532	1,308	613	6,348	1·57	3·86	1·81
Février	32,940	875	552	1,172	589	5,950	1·67	3·56	1·79
Mars	33,629	895	516	1,100	558	5,961	1·53	3·27	1·65
Totaux	475,882	11,889	7,520	17,356	8,231	5,596	1·58	3·64	1·73

CHARLOTTETOWN, 31 MARS 1908.

S. F. HODGSON,
Comptable de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Accidents durant la période terminée le 31 mars 1908.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1. Tombé des wagons ou de la locomotive	......	....	......	....	......	....	......	....
2. Sauté sur ou en bas des trains ou des locomotives en marche	......	....	......	1	......	....	......	1
3. En travaillant sur ou près de la voie à former les trains	......	....	1	....	......	....	1	....
4. Sort. les bras ou la tête hors des fenêtres	......	....	......	....	......	....	......	....
5. En attelant des wagons	......	....	......	....	......	....	......	....
6. Tamponnements ou déraillement	......	....	......	....	......	....	......	....
7. Frappé par des locomotives ou des wagons aux traverses de voies publiq.	......	....	......	....	......	....	......	....
8. En marchant, se tenant debout, étant couché ou se trouvant sur la voie	......	....	......	1	......	....	......	1
9. Explosions	......	....	......	....	......	....	......	....
10. En se heurtant sur des ponts	......	....	......	....	......	....	......	....
11. Autres causes	......	....	......	35	......	....	......	35
Total	......	....	1	37	......	....	1	37

Charlottetown, I.-P.-E., 14 mai 1909.

DÉTAILS des accidents, pour la période terminée le 31 mars 1908.

Date.	Nom, adresse et occupation des personnes.	Lieu de l'accident.	Cause.	Nature et étendue des blessures.
1907.				
10 avril	Russell Beer, apprenti, Charlottetown	Charlottetown	Main broyée entre les roues d'un wagon	Main broyée.
23 "	John Cameron, ajusteur de tuyaux, Charlottetown	"	Glissé d'une échelle	Blessé au genou
15 "	Parker White, cantonnier, Murray-River	Hazelbrook	Tombé en enlevant de la neige en dessous de la locomot.	Blessé au côté.
14 mai	G. O. McLeod, chef de gare, Montague	Montague	Effort en enlevant des bagages	Hemorr. des poumons.
29 "	John Cameron, chaudronnier, Charlottetown	Charlottetown	Effort du côté en travaillant au foyer	Blessé au côté.
5 juin	Theo. Nelson, aide-machiniste, Charlottetown	"	En levant une plaque de chaudière	Effort du dos.
11 "	T. K. Stanley, conducteur, Charlottetown	"	Tombé entre le train et le quai de la gare	Blessé à la jambe.
18 "	John McInnis, journalier, Charlottetown	"	En maniant des rails	Doigt écrasé.
24 "	David Enman, cantonnier-chef, Cap-Traverse	Cap-Traverse	En levant et coupant des rails	Bles. à la chev. du pd.
8 juill	Jas. Brodie, charpentier, Charlottetown	Charlottetown	La porte du wagon lui tomba sur le pied	Blessé au pied.
12 "	B. C. Cox, conducteur, Charlottetown	Albany	Tomba de la planche de chargem. contre la porte du w.	Côte brisée.
18 "	Geo. E. Lane, cantonnier, Vernon	Millview	Trébucha et tomba dans un ponceau	Blessé à la jambe.
26 "	David Arbing, journalier, Summerside	Summerside	Frappé par un w. dont les roues passèrent sur son bras.	Bras coupé.
29 "	James O'Brien, cantonnier, Morell	Morell	Doigt meurtri	Blessé au doigt.
6 août	J. J. McKenzie, cantonnier-chef, Selkirk	Ashton	En levant un levier de voie	Blessé au genou.
14 "	John Z. Hanson, cantonnier, Charlottetown	Charlottetown	Le wagonnet sauta hors de la voie	Blessé à l'épaule.
15 "	George Keefe, journalier, Charlottetown	"	En levant la voie, fut frappé par le manche de l'outil	Blessé à la figure.
17 "	Arthur Clark, apprenti, Charlottetown	"	En travaillant à la machine à forer	Blessé à la main.
3 sept.	John Fitzpatrick, journalier, Summerside	Summerside	En déchargeant un wagon de bois de construction	Blessé aux testicules.
5 "	Daniel P. McDonald, mécanicien, Charlottetown	Charlottetown	Frappé par le levier de changem. de marche sur la locom.	Blessé au perinée.
30 "	Martin Walsh, charpentier, Charlottetown	"	En soulevant une planche	Côte fracturée.
4 oct.	E. W. Farquharson, serre-frein, Mount Stewart	Mount-Stewart	En sautant à bas du train	Entor. à la chev. du p.
6 nov.	Russell Beer, apprenti, Charlottetown	Charlottetown	En décharg. une machine à planer du wagon à l'atelier	Blessé au genou.
7 "	Hubert Strickland, mécanicien, Charlottetown	"	Frappé par une planche projetée par la scie à refendre	Blessé à l'abdomen.
8 nov.	A. L. Stitson, préposé à la cour, Charlottetown	"	En essayant de monter sur l'arrière d'une locomotive de garage fut jeté par terre et écrasé	Tué.
9 "	Owen McQuaid, contremaître, atelier des locomot., Charlottetown.	Elliots	En sautant à bas de la locomotive	Ent. à la chev. du pd.
25 "	A. F. Calder, journalier, Charlottetown	Charlottetown	Doigt meurtri par le cric de levage	Doigt meurtri.
10 déc.	James Merry, charpentier, Charlottetown	"	Frappé le pouce avec un marteau	Blessé au pouce.
27 "	Isaac Clarke, préposé aux bagages, Cap-Traverse	Albany	En déchargeant un baril d'huile	Blessé au côté.
1908.				
14 janv.	H. McDonald, charpentier, Charlottetown	Charlottetown	En travaillant à une machine, l'échafaudage s'effondra	Côtes fracturées.
23 "	A. C. Howatt, serre-frein, Cap-Traverse	Emerald	En chargeant des porcs	Blessé au bras.
27 "	B. C. Cox, conducteur, Charlottetown	Murray-Harbour	Tombé dans un drain	Blessé au genou.
29 "	John Howatt, préposé au bagage, Souris	Souris	Glissé en faisant le garage	Blessé aux côtes.
10 fév.	M. McKenzie, journalier, Charlottetown	Charlottetown	Frappé par une pièce de bois de construction	Bl. à la tête et à la jb.
18 "	Harry Bevan, machiniste, Charlottetown	"	Eclat d'acier dans la main	Blessé à la main.
18 "	Jas. A. Egan, machiniste, Charlottetown	"	Doigts arrachés par une scie circulaire	Doigts coupés.
19 mars.	Theo. Nelson, mécanicien, Charlottetown	"	En travaillant à une presse à roues	Blessé à l'estomac.
24 "	M. T. Riggs, ajusteur, Charlottetown	"	Barre de fer tombée sur l'orteil	Orteil fracturé.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 18 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les dépenses faites au compte du capital pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Prolongement du quai à Souris—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions ont été demandées et un contrat accordé pour le prolongement du présent quai à Souris. Le dragage a été terminé et le "crib-work" construit, lesté et paré en béton renforcé jusqu'au niveau des eaux basses. Une grande partie du reste des matériaux nécessaires à la construction de quai a été livrée à pied d'œuvre.

Logement du chef de gare à Bear-River—

Ce logement a été construit.

Embranchement de Murray-Harbour, achat de terrains—

Se rattachant à ce crédit, les sommes suivantes ont été payées:—

		Acres.	$
Geo. Forbes	lot O	31	248 00
Wm Ballum, jeune	"	51	113 70
Wm Ballum, aîné	"	47	88 20
Calvin Bishop	"	46	80 40
John Carrigan	"	64	158 00
James Dunn	"	71	165 20
Thomas Curley	"	73	164 20
Wm Horton	"	69	106 80
Richard Jardine	"	70	179 70
Alfred Jenkins	"	43	83 24
Henry Jenkins	"	44	461 00
Giles Jenkins	"	65	57 10
Henry Lane	"	67	88 60
Boswell Jenkins	"	54	220 80
Christina Wood	"	31	299 00
Benjamin Myres	"	40	66 40
David Mitchell	"	41	216 50
Joseph Prought	"	66	87 10
Nicholas Robinson	"	50	96 70
James Wood	"	74	400 00
John Wood	"	49	172 90
Matthias Acorn	"	60	160 50
Wm Jackman	"	57	61 65
Chas Mitchell	"	61	109 20
Thos Mutlow	"	68	80 10
Daniel A. McNeil	"	59	121 42
Theophilus Wood	"	72	165 40
John Morrisey	"	28	390 00
John T. Mitchell	"	63	107 00
James Mitchell	"	62	112 85
Henry Jones	"	33	280 00
Richard Jenkins	"	42	163 60
Donald Jenkins	"	45	78 60

		Acres.	
Peter Jakeman..	"	58...........	75 80
Henry Jenkins (ballast)..	"	44...........	600 00
Samuel Carver..	"	44...........	300 00
Neil McLean (ballast)..		159 et 163...........	150 00
John Wood (dommages)..			40 34

Améliorations à Summerside—

Un emplacement de voie a été acquis pour donner un débouché à la propriété de Geo. Bishop, vu que le chemin de fer avait détruit sa traverse.

Ouvrage fait à Summerside au compte du revenu—

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour une halle à marchandises en brique destinée à remplacer celle détruite par un incendie. Le bâtiment a été achevé dans le cours de l'exercice.

Agrandissement des installations à Charlottetown, I.-P.-E.—

L'entreprise d'une nouvelle gare, d'une salle à bagage et d'un atelier de réparation de wagons à marchandises a été achevée.

Les travaux de construction d'une machine de montage et d'une forge, pour lesquels un contrat avait été donné en 1906-7, ont été poussés dans le cours du présent exercice, et la construction de ce bâtiment est très avancée. Une grue mobile mue par l'électricité a également été installée dans ce bâtiment.

L'appareil de chauffage qui avait été antérieurement fourni pour le chauffage de l'atelier des wagons, à Moncton, a été transporté à Charlottetown pour servir au chauffage des nouveaux ateliers.

Des plans et devis ont été préparés et un contrat donné pour une halle à marchandises en brique; le bâtiment est terminé à l'exception du peinturage. Des lampes électriques ont été installées dans la nouvelle gare et la nouvelle halle aux marchandises.

Des plans et devis ont été préparés pour le prolongement du présent quai; des soumisions ont été demandées et un contrat accordé. Le dragage nécessaire à ces ouvrages a été fait. L'encaissement, s'étendant en travers de l'extrémité du quai et jusqu'à 100 pieds vers l'intérieur du côté ouest, a été construit, ballasté et paré en béton armé.

Se rattachant à ce contrat, un encaissement et un mur de soutènement en pilotis, de 480 pieds de long, a été construit dans l'angle du quai, vis-à-vis la gare, pour retenir le remplage en terre, et 500 pieds linéaires de voie ont été posés dessus pour une approche séparée jusqu'au quai.

Une partie considérable des matériaux nécessaires pour achever cet ouvrage a été délivrée à pied d'œuvre.

Environ 500 pieds d'encaissement, sur le bord de l'eau, du côté est du quai, ont été construits et remplis.

Le reste de l'étang, sur le côté est de la nouvelle gare, a été rempli.

Les nouvelles voies qui suivent ont été posées et ballastées dans le cours de l'exercice:—

N° 1, voie jusqu'à la nouvelle gare..	1,100	pieds.
2 " "	738	"
3 " "	950	"
4 " "	1,050	"
5 " "	950	"
Voie de garage jusqu'au parc à bestiaux..	428	"
Ligne-mère dans la cour.. .. .. 600 pieds en rails de 80 livres.		

Deux milles cent quatre-vingt-dix-huit wagons d'argile et 458 wagons de ballast ont été employés dans la nouvelle cour.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour une ligne de conduites d'eau et un réservoir de 80,000 gallons. Les conduites, les accessoires, les prises d'eau, etc., nécessaires à cet ouvrage, ont été fournis par le chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. B. MACKENZIE,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER, I.S.O.,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU CHEF DE LA MÉCANIQUE,
CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 8 avril 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le relevé suivant des opérations de la division de la mécanique pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits:—

LOCOMOTIVES.

Quatre locomotives neuves à dix roues ont été achetées des *Kingston Locomotive Worps,* de Kingston, Ontario, en décembre 1907, et ce sont les meilleures que nous ayions jamais eu sur ce chemin de fer.

Quatorze locomotives ont subi de grosses réparations, et dans la plupart il a été posé de nouvelles boîtes d'essieux moteurs, de nouvelles boîtes d'essieux de trucks et cuivres, tout l'appareil de marche a été parfaitement réparé, les boulons d'entretoises des chaudières ont été parfaitement examinés, et 600 boulons neufs ont été posés.

Neuf locomotives ont subi des réparations spéciales.

Six locomotives ont reçu des pistons neufs et des tiges de pistons.

Une locomotive a reçu un foyer neuf, une nouvelle plaque de gueulard, de nouvelles boîtes d'essieux moteurs, les cylindres ont été percés, les pistons et tous les mouvements et montures ont été réparés complètement, et un bon nombre renouvelés. Il a été fait six têtes de piston et vingt-quatre ont été doublés en étain et planés. Six nouveaux sifflets et deux cent jeux de garniture de tige de pistons et de valves ont été faits. Une locomotive a reçu un nouvel essieu de roue motrice. Trois cent cinquante roues de wagons ont été percées et pressées sur essieux, et deux cents godets graisseurs pour wagons ont été ajustés. Huit cent tubes ont été percés et posés à des locomotives. Cent quatre-vingts ressorts de roues motrices, douze soupapes automatiques et douze injecteurs de locomotives ont été en grande partie rebâtis, et quatorze cheminées neuves de locomotives ont été faites. Cent quatorze mille cinq cent quarante-sept livres de fer et 1,022 livres d'acier ont été forgées, et 4,999 livres d'écrous filetés, et nous avons fait beaucoup de réparations courantes trop nombreuses à énumérer.

DIVISION DES WAGONS.

Vingt-trois wagons fermés ont été construits et munis du frein Westinghouse et de l'attelage M.B.C., et portés au compte du compte du capital. Trois voitures de première classe, deux wagons plats, un chasse-neige et trois pavillons de locomotives

ont été construits. Vingt-trois voitures à voyageurs, 23 wagons fermés, 20 wagons plats, 2 *flangers* et un chasse-neige ont subi de grosses réparations, et 23 wagons fermés ont reçu un couvert neuf en grosse toile. Une vieille voiture à voyageurs a été convertie en un wagon de payeur et une vieille voiture de seconde classe en un fourgon pour le train des ouvriers, et quatre chasse-pierres neufs de locomotives ont été faits, à part d'autres réparations trop nombreuses à mentionner.

FONDERIE DE LAITON.

Rendement: 14,208 livres de laiton, 96 zincs de batteries de télégraphe et 36 supports.

ATELIER DE PEINTURE.

Dix-neuf voitures à voyageurs ont été peinturées et vernies et sept wagons ont été repeinturés à neuf et vernis. Onze locomotives, cinq chasse-neige, trois *Yangers,* cinquante wagons à marchandises, quatre-vingt-dix-sept couverts de wagons à marchandises et dix-huit wagonnets ont été peinturés.

Les peintres de notre atelier ont fait beaucoup d'ouvrage aux gares, aux logements des chefs de gare, aux cadres d'aiguilles et aux signaux pour la division de la voie.

DIVISION DE LA VOIE ET DE LA TRACTION.

Il a été construit trente-six quais de chargement. Quatre-vingts barrières et trois wagonnets neufs ont été faits et douze wagonnets réparés. Dix-huit portes et cadres, six grands casiers à papiers, une grande boîte pour les papiers de l'année, six boîtes pour des trains, un nouveau brancard, trois escabeaux, quatre wagons à houille, deux relais pour bêtes à cornes, un pupitre breveté pour machine à écrire, trois cabinets d'aisance doubles, trois traîneaux à bagage, un pupitre double pour Royalty-Junction, trois pupitres pour la halle aux marchandises de Charlottetown, cinquante semelles de pilotis pour le quai de Summerside, dix-huit pinces fendues, six lève-rails, quatre instruments à courber les rails, quatorze jeux d'engrenage d'aiguilles au complet, et vingt tiges d'aiguilles ont été faites. Seize cadres d'aiguilles ont été faits et montés et trois nouveaux trucks à bagages ont été faits et huit réparés. Cinquante cheminées de locomotives, vingt capuchons à fumée pour les remises à locomotives et vingt capuchons de fumée pour les stations de pompes sur la ligne ont é é faits. Vingt-six mille cent quatorze livres de fer et 938 livres d'acier ont été forgées, et 1,100 livres d'écrous taraudés.

Nous avons eu beaucoup de difficulté à travailler à cause du manque de place et de machines, mais je suis heureux de dire que nos ateliers sont presque achevés. Notre matériel roulant est en excellent état de service et est muni de tous les accessoires modernes, tels que freins pneumatiques Westinghouse, chauffage à la vapeur et attelages M.C.B. (*Master Car Builders*).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. L. POOLE,

Surintendant de la mécanique.

M. G. A. SHARPE,
Surintendant, chemin de fer I.-du-P.-E.,
Charlottetown.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR,
MONCTON, N.-B., 26 juin 1908.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un relevé des accidents survenus sur le chemin de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,

M. L. K. JONES,
Secrétaire, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents pour l'année

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1907.							
1er avril....	17.45	25	Express....	T. Guinan............	J Cook...............	315	Entre Cold-Brook et Brookfield.........
2 "	8.20	33	Express....	G. Levesque..........	D. C. Gallan..........	319	Près Salmon-Lake ...
					J. A. McNaughton....	364	" " ....
7 "	5.50	Spl.	Marchandises....	J. S. Nickerson.......	C. E. Freeze..........	155	Jct. Oxford..........
11 "	17.30	34	Express....	F. Laliberté..........	E. O. St. Pierre.......	320	Près Rimouski .. ....
14 "	5.30	Spl.	Marchandises	Louis Michaud.........	E. Lacombe...........	....	Saint-Pierre.........
15 "	7.00	....	Wag.-équi.	F. Beaulieu..........	C. J. Levesque........	174	Rivière-Ouelle........
16 "	10.50	18	Express....	John R Fisher.......	Judson Wall..........	318	Près Enfield..........
17 "	24.00	47	Mixte	H. Aubin............	J. Albert............	173	St-Phillipe de Néri....
17 "	8.15	....	Garage	....	J. McDowell..........	105	Truro...............
22 "	8.30	....	....	....	....	....	Truro...............
24 "	16.45	60	Mixte	E. S. Vye............	A. McCabe...........	381	Millerton............
26 "	22.00	34	Express....	Geo. Walker.... ...	Geo. Topping.........	345	Rivière-du-Loup......
					Octave Gagnon	72	" ......
8 mai	17.00	153	Express....	H. Bégin............	E. Ouellette..........	166	Lévis................
11 "	3.00	....	Garare.....	....	J. McLaren..........	52	Moncton.............
17 "	6.50	76	Marchandises	H. A. Baker..........	P O'Toole...........	353	Lilly-Lake...........
23 "	8.30	33	Express....	J. Hughes............	R. Lightbody........	355	Amherst.............
6 juin	16.50	Spl.	Marchandises	A. Bonneau..........	O. Lesieur...........	361	St-Hyacinthe ....
15 "	15.20	Spl.	" ...	J. Maloney...........	F. Cain..............	310	Jct. Dalhousie.......
					W. Rushton..........	230	" ....
29 "	9.12	34	Express....	A. McPherson........	G. Anderson..........	337	Près New-Castle......
30 "	2.30	Spl.	Marchand.	A. A. McNeil........	D. Matheson..........	177	West-Bay Road......
					M. A. Smith..........	153	" ......
3 juillet ..	13.30	85	Express....	T. W. Johnson.......	R. McDonald.........	69	Shubenacadie........
3 " ..	17.30	33	" ...	J. A. Hughes.........	J. Ross..............	234	Stewiacke...........
5 " ..	18.40	....	Wag.-équi.	H. Pelletier..........	Jos. Lacroix..........	204	Près Laurier ....
							" ....
8 " ..	19.30	86	Express....	Jas. McDonald........	H. A. McAuley.......	232	New Glasgow........
10 " ..	12.10	26	" ...	A. Ramuie...........	Jas. D. McKay.......	238	St-Jean ....
14 " ..	9.57	76	Marchand .	W. A. Warman.......	A. Cook.............	283	Beresford...........
15 " ..	9.15	....	Garage....	R. W. Orchard.......	C. Killam............	270	Sayabec............
16 " ..	8.53	19	Express....	B. McLennan........	Jas. Clark............	239	Hilden..............
17 " ..	21.30	90	Marchand .	D. J. McDonald......	F. Gratton...........	33	Pictou..............
18 " ..	14.00	....	Excursion..	John McLeod.........	Geo. Stone..........	369	Pointe-du-Chêne ....
24 " ..	11.35	200	Express....	J. T. McGuire........	J. Moore............	347	Près New-Mills.......
27 " ..	9.30	....	....	....	....	....	Oxford..............
30 " ..	1.35	20	Express....	H. G. Fraser.........	D. W. Duncan........	50	Pomquet............
31 " ..	20.40	....	Garage	J. Lacroix...........	....	301	Jct. Chaudière......
1er août ..	19.15	Spl.	Marchand .	W. P. Smith.........	A. Purdy............	303	Westchester.........
2 " ..	6.45	"	" ...	R. Duff..............	A. Russell...........	88	Charlo..............
2 " ..	17.30	"	" ...	Jas Card............	John Oakleaf.........	114	Jct. Dalhousie.......

INTERCOLONIAL.

terminée le 31 mars 1908.

Nom du blessé.	Voyageurs ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict.
Wm. Duffy	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le train en marchant sur la voie.	Légèrement blessé.	
Alex. N. Skinner	Employé	Tombé de la plateforme de la voiture particulière N° 28.	Légèrement blessé.	
" "	"			
J. T. Nickerson	"	Glissa et tomba entre le train et le quai de la gare.	Gravement blessé à la tête et au corps	
Francois Côté (sourd-muet)	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le train en marchant sur la voie.	Fatale	Accidentelle.
Jos. Michaud	Employé	Se frappa le genou contre l'échelle de fer du tender de la machine.	Légèrement blessé.	
Octave Lapointe	"	En attelant des wagons.	Epaule écrasée	
Mad. John Lee	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le train en marchant sur la voie.	Fatale	Accidentelle.
Jos. LeBel	Voyageur	Le train spécial recula sur le train N° 47 sur la ligne mère	Légères blessures	
Pierre Emond	Employé			
Gustave Paradis	Commis B. P.			
Fred. L. Fuller	Ni l'un ni l'aut.	Se tenant dans la porte d'un wagon fermé que l'on garait, la porte frappa une projection et se ferma sur sa tête.	Oreille gravement lacérée.	
D. J. Thomas	Ni l'un ni l'aut.	Desserrait les freins d'un wagon à houille qu'il déchargeait et fut jeté à bas du wagon.	Coupures graves à la tête	
A. McCabe	Employé	Le train passa dans un éboulis et un affouillement.	Légère blessure	
D. C. Smallwood	"		Brûlures à la tête et aux mains et une jambe cassée en deux endroits	
E. J. O'Keefe	Voyageurs	Le train passa par une aiguille laissée ouverte et tamponna la locom. de garag.	Légères blessures	
C. J. Colt				
Mlle Gladys Crane				
David Couture	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par un train en traversant une voie publique en voiture.	Légères blessures	
Warren Osborne	Employé	En faisant le garage tomba d'un wagon fermé qui passa sur lui.	Fatale	Pas d'enquête.
James D. McIntosh	Ni l'un ni l'aut.	Trouvé mort sur la voie.	Fatale	Accidentelle.
M. Casey	Voyageur	En sautant sur un train en marche tomba ent. voitures et quai	Légères blessures	
L. Gosselin (garçon)	Ni l'un ni l'aut.	En sautant sur des wag. en march. son pied s'eng. ent. les tampons.	Pied broyé	
Enfant de N. Hamilton, âgé d'env. 3 ans.	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par un train en jouant sur la voie.	Fatale	Pas d'enquête.
Owen Doyle	Employé	Tombé à bas du train	Fatale	Pas d'enquête.
J. G. Chisholm	"	Trouvé mort sur la voie	"	Accidentelle.
" "	"	" "	Fatale	
M. Cook	Voyageur	Sauté à bas d'un train en marche	Légère blessure	
Inconnu	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Fatale	Accidentelle.
N. Bibeau	Employé	En déchargeant une charrue à ballast du wagon.	Légère blessure	
G. R. Vincent	"		" "	..
Bert Ruddick	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par un train en traversant une voie publique en voiture.	Gravement blessé	
Geo. Lambert	Ni l'un ni l'aut.	Sauté à bas d'un train en marche.	Légère blessure	
Wm. Shortell	"	Trouvé mort sur la voie.	Fatale	Pas d'enquête.
R. W. Orchard	Employé	Poussant train de bois-const., au garage, av. une traverse qui cassa	Légèrement blessé au menton	
Henry Fraser	"	Desserrant frein pneum. d'un wag.	Blessé au pied	
Jas. A. Rogers	"	Faisant le garage, pied pris entre les tampons.	Orteils écrasés	
Mlle G. Richardson	Voyageur	Son pied fut pris entre les tamp.	Orteils grav. écrasés	
J. McCarthy	Ni l'un ni l'aut.	Essay. de voler son pass tomba.	Blessures gr. à la tête	
Wm. E. Tait	"	Déchar. wagon bois constr'tion et dess. les freins p. déplacer le wagon, tomba du wag. qui l'écrasa.	Fatale	Accidentelle.
Mlle Mary J. McMillan	Voyageuse	Tombée à bas d'un tr'n en marche	Légèrement blessée.	
Donat Dubois	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par des wag. qu'on garait.	Pied coupé	
Geo. E. Allen	Employé	En descendant de la locom., tomba en avant de wag. qu'on garait.	Fatale	Accidentelle.
L. Godin	"	En dételant des wagons.	Epaule disloquée	
A. McMillan	"	En at'lant la locomotive aux wag.	Blessures aux doigts.	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents pour l'année

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1906							
13 août	15.10	129	Mixte	C. E. Brown	P. McInnes	176	Dartmouth
22 "	20.30	Spl.	Marchandises	R. H. Wilkins	W. Atkinson	12	Près North-Sydney
23 "	23.30	"	Voyageurs	A. H. Lutes	A. Price	343	Amherst
23 "	6.40	151	"	J. Rioux	Jos. Belleau	171	Cour Pte-St-Charles
26 "	12.50	Spl.	Marchand.	A. H. Lutes	Geo. Stone	367	Amherst
26 "	20.35	48	Express	B. Walker	E. Ouellet	72	Ste-Anne
28 "	24.00	....	Garage		O. Halle J. Richards	174 322	Lévis "
29 "	13.15	....	"	O. Lesvêque	J. A. Michaud	214	Montmagny
31 "	8.00	....	Garage		E. Kean	256	Ste-Flavie
31 "	10.05	....	"	W. H. Bovard	J. F. Cain	146	Garage Hamilton
9 sept.	6.45	10	Express	H. D. Fraser	S. Stewart	61	Truro
11 "	11.20	....	Garage	E. S. Vye	A. McCabe	115	New-Castle
21 "	7.25	Spl.	Marchandises	B. Wood	L. Turpinat	13	Glengarry
24 "	21.27	17	Express	J. L. Chisholm	J. G. McDonald	128	Stellarton
25 "	8.15	47	Marchandises	H. Bégin	J. H. Pelletier	323	Lévis
28 "	16.00	Spl.	Iarchandisee	A. Jarest	G. Lambert	300	St-Lambert
2 oct.	6.00	....				....	Anse-au-Bouleau
8 "	19.00	75	Marchand.	C. Rioux	P. Michaud	363	Ste-Hélène
10 "	15.15	....	Garage	A. Delaney	W. Fraser	123	Campbellton
15 "	11.50	....	Garage	A. Fisher	J. T. Mitchell	263	Stellarton
18 "	9.55	34	Express	A. McLennan	P. McKenna	317	Près Birch-Ridge
21 "	12.00	23	Marchandises	N. Hopper	R. Kennedy	281	Jct. Springhill
21 "	13.30	....				....	New-Glasgow
28 "	12.00	75	Marchandises	W. W. Gordon	A. Stevens	275	New-Glasgow
5 nov.	4.00	....	Garage		J. McLaren	52	Moncton
7 "	13.15	....				....	Truro
8 "	17.00	....	Tr'n-équip.	J. Card	R. Lindon	292	Belledune
8 "						....	Norton
9 "	21.40	Spl.	Marchand	J. H. Shaw	J. Shaw	229	New-Glasgow
9 "	19.10	"	"	John Sims	B. Cummings	135	Gibson
12 "	5 00	....	Garage		J. McLaren	52	Moncton
12 "	6.00	....				....	Moncton
13 "		....				....	Près Pin-Rouge
18 "	21.15	1	Express	J. B. Crockett	J. J. Irvine	156	Près St-Jean
20 "	18.30	33	"	John Berry	J. W. Nairn	341	Londonderry
21 "	11.45	58	Marchand.	H. D. Fraser	J. Kelly	142	Jct. Windsor
22 "	20.30	34	Express	E. Camire	N. Parsons	348	St-Pascal

INTERCOLONIAL.

terminée le 31 mars 1908—*Suite.*

Nom du blessé.	Employé ou voyageur.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict.
Harold Loner	Ni l'un ni l'autre	En sautant sur les wagons, tomba sous les roues.	Fatal	Pas d'enquête.
Mme John D. McLeod	" "	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Brisé un os du coude et blessé au genou.	
Frank Brown	Voyageur	Sauté à bas d'un train en marche.	Jambe coupée et crâne brisé	
W. Cornwall	Supposé être un voyageur.	Tombé ou sauté à bas d'un train en marche	Inconnue	
C. Légère	Ni l'un ni l'autre	En grimpant sur les wagons, pied fut pris entre les barres d'attela.	Grave blessure au pied	
Phillippe Morin	" "	En essayant de voler son passage tomba à bas du train.	Jambe coupée	
A. Rhéault	Employé	En composant le train n° 151, il fut trouvé gravement blessé sous le wagon à bagage.	Fatale	Accidentelle.
"	"			
Wm. Isabelle	Ni l'un ni l'autre	En essayant de sauter sur un train en marche, le train passa sur lui.	Fatale	Accidentelle.
Moïse Côté	Employé	En attelant des wagons	Blessé à la main, qui a dû être amputée.	
W. N. Bovard	"	En accouplant le boyau à air, il tomba sous les voitures.	Fatale	Accidentelle.
Mme J. Candle	Ni l'un ni l'autre	En sautant à bas de wag. en mar.	Légères blessures	
J. Smallwood	Employé	En faisant le garage, tomba à travers la porte du wagon à houille.	Blessé au côté	
Dan Fraser	"	Char à bras frappé par un train.	Légères blessures	
J. Carter	Employé	En attelant des wagons	Légère blessure à la tête	
Thos. F. Mack	Voyageur, sur le ch. de fer Q.C.	Collision entre le train n° 47 et un train du chemin de fer Québec-Central à la gare de Lévis.	Légères blessures	
Mlle Mack	"			
Edith A. Whitemore	"			
Charlotte McFarland	"			
Mlle Yanch	"			
C. E. Sillsbury	"			
J. A. Farley	Con., voit. Pull.			
Ed. Rufuange	Ni l'un ni l'autre	Tomba en sautant sur un train pour voler son passage.	Blessé à la tête et à la main	
David Wilson	Voyageur (supposé)	Trouvé le long de la voie	Fatale	Pas d'enquête.
Arthur Dionne	Employé	Tombé dans un ponceau	Deux côtes brisées et épaule disloquée	
James Young	Ni l'un ni l'autre	Marcha sur la voie en avant des wagons en marche.	Fatale	Pas d'enquête.
James Falconer	Employé	En attelant des wagons	Blessé au doigt	
Stephen Steeves (sourd et muet)	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Fatale	Pas d'enquête.
J. Halliday	Employé	En déchargeant un tonneau de mélasse, la planche cassa et le tonneau tomba sur lui.	Blessé à la jambe	
Alex. Stewart (âgé de 5 ans.)	Ni l'un ni l'autre	En traversant la voie fut frappé et renv. par les wag. qu'on gar.	Bras gauche coupé	
Frank W. Wilson	" "	En sautant sur le train il tomba et le train passa sur lui,	Fatale	Accidentelle.
D. Belliveau	Employé	En faisant le garage	Blessé aux doigts	
James Archibald	"	En déchargeant une grosse pièce de chaudière elle tomba sur lui.	Bras brisé et autres légères blessures	
Thos. Harvey	Ni l'un ni l'autre	Frappé par le train en marchant sur la voie.	Fatale	Accidentelle.
Jos. F. Henderson	" "	Trouvé mort sur la voie	Fatale	Accidentelle.
John F. McDonald	" "	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Jambe coupée	
Albert Jessulat	Employé	En attelant des wagons	Doigts enlevés	
J. E. Melanson	"	Se tenait sur l'échelle latérale du wagon pendant le garage et fut frappé par l'aiguille,	Blessé à la hanche	
D. Romania	Ni l'un ni l'autre	Trouvé mort sur la voie	Fatale	Pas d'enquête.
Andrew Melanson	" "	Trouvé mort sur la voie	Fatale	Accidentelle.
C. VanDieman	" "	Endormi ou ivre sur la voie et frappé par la locomotive	Fatale	Pas d'enquête.
James Prest	Voyageur	Sauté à bas d'un train en marche.	Pied coupé	
J. H. Murray	Employé	Tombé à bas d'un train	Ent. à la chev. du p.	
E. Gague	Ni l'un ni l'autre	Sauté à bas d'un train en marche.	Bless. grav. à la tête	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents pour l'année

Date.	Heure du jour.	N° de la locomotive.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	N° du train.	Lieu de l'accident.
1906.							
23 nov...	9.30	....	Garage....	....	B. Johnson...........	30	Truro...............
25 " ...	20.45	40	Marchand .	T. C. Ayer...........	Q. Gulker............	311	Riv.-à-l'Anguille, pont.
28 " ...	9.00	...	Garage....	....	Geo. T. Miles.........	205	Terminus en eau prof., Halifax.
3 déc...	17.10	175	Marchandises.. .	Jas. Holmes..........	S. Black.............	368	Mulgrave............
3 " ...	12.10	Spl.	" ...	J. B. Fleming........	A. Urquhart..........	33	New-Glasgow.........
4 " ...	14.50	"	" ...	J. F. Doyle...........	R. J. Whalen.........	298	Harcourt.... ......
4 " ...	18.20	"	" ...	J. N. Bernier.........	A. Roberge...........	355	Daveluyville.........
5 " ...	12.00	"	" ...	W. J. Ellis...........	J. Kelly.............	107	Bedford.............
7 " ...	......	....	....	....	....	....	Sussex..............
7 " ..	17.48	153	Express....	L. Proulx............	Frs. Beaulieu.........	97	Sainte-Hélène........
12 " ..	12 55	41	Marchandises.. .	A. Gamache..........	A. Connell...........	180	Cedar-Hall..........
16 " ...	10.00	....	Garage....	....	A. M. Henderson......	158	Stellarton...........
26 " ...	18.00	86	Express....	Jas. McDonald.......	A. Steeres............	232	Antigonish..........
5 jan...	......	Spl.	Marchand .	J. Dionne............	J. Gendron...........	....	Jonction Saint-Charles.
11 " ...	13.30	37	" ..	W. F. Fergusson......	T. McBeath..........	215	Newcastle...........
12 " ...	5.00	Spl.	" ..	A. Delaney..........	F. Cain..............	31	Pin-Rouge..........
12 " ...	10.20	"	" ...	Chas. Brown.........	O. Bruce.............	143	Truro...............
					R. Hamilton..........	27	" ....
14 " ...	6.45	"	" ...	H. Pelletier..........	H. Toohey...........	269	Sainte-Rosalie........
16 " ...	17.40	48	Express....	F. Dumond..........	Geo. Lamothe........	71	Montmagny..........
27 " ..	20.15	....	Garage....	A. Crookshank.......	N. J. Ivory...........	47	Frédéricton.........
28 " ...	21.10	....	" ...	J. Jackson...........	J. Hessian...........	226	Richmond...........
30 " ...	16.55	34	Express....	John Berry..........	J. W. Nairn..........	339	Près de Londonderry. .
2 fév...	24.30	....	....	....	R. Lightbody.........	335	Truro...............
8 " ...	10.00	Spl.	Marchandises....	A. Dickie............	J. G Speer...........	351	Bathurst............
9 " ...	11.15	....	Garage....	....	G. Seears............	223	Campbellton.. ......
14 " ...	15.10	34	Express....	P. Sirois............	Jos. Belleau..........	322	Daveluyville.........
14 " ...	24.15	Spl.	Marchand .	J. F. Doyle...........	J. E. Stronach........	367	Près de Bartiboque...
17 " ...	18.10	....	Garage....	....	T. Hannaway........	193	Truro...............
19 " ...	22.50	....	" ...	....	C. McTiernan.........	326	Terminus en eau prof., Halifax............
19 " ...	11.40	105	Marchandises....	J. McGillivray........	B. Titus.............	105	North-Sydney........
5 mars...	11.25	Spl.	Marchand .	A. J. McDonald.......	M. Schurman.........	142	Salt-Springs.........
				H. A. Baker..........	T. W. Hennessy......	313	" ....
					John Gazeley.........	25	" ....
11 " ...	6.40	....	Garage....	....	S. Craig...	139	Moncton............
19 " ...	8.55	150	Express....	F. Laliberté..........	W. Rioux............	97	Saint-Charles....... .
19 " ...	19.15	....	Garage....	....	J. Frank.............	307	Jonct. de la Chaudière.
25 " ...	12.55	Spl.	Marchandises....	E. Morin.............	G. Lambert..........	358	Jonction Aston.......
25 " ...	14.30	....	Garage....	....	B. Lutes.............	350	Campbellton.........
26 " ...	11.30	34	Express....	A. McPherson........	J. S. Smith...........	317	Rogersville..........

INTERCOLONIAL.

terminée le 31 mars 1908—*Suite.*

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict. du coroner.
Fred. Christie....	Employé..	Frappé par un wagon qu'on garait	Légèrement blessé. .	
Chas. Archibald.......	Voyageur......	Tombé d'un train en marche.....	Fracture composée de la cuisse......	
Cap. O'Leary..	Ni l'nn ni l'autre	En traversant la voie pour se rendre à son nav. fut pris ent. des w.	Fatale.............	Pas d'enquête.
Cap. Jas. Forrestall ...	"	Attelage frappé en traversant une voie publique.	Fatale.............	Accidentelle.
C. D. McDonald.......	Employé.......	En attelant des wagons..........	Main écrasée.......	
Wm. Olsen...........	Ni l un ni l'autre	En essayant de traverser la voie entre des wagons.	Pied grave. meurtri.	
J. E. Lessard.........	"	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Fatal.e............	Accidentelle.
A. A. Fisher.........	Employé..	En faisant le garage, tomba d'un wagon-gondole.	Pied disloqué......	
H. Long..............	Ni l'un ni l'autre	Trouvé mort sur la voie.........	Fatale.............	Accidentelle.
C. Lapointe...........	Voyageur.......	Tombé d'un train en marche et les deux jambes coupées.	Fatale.............	Accidentelle
J. Deschamplain.......	Employé.......	Frappé à la tête par le levier en relevant le sémaphore.	Légèrement blessé. .	
J. K. McKay..........	"	Tombé à bas d'un wagon fermé. .	Blessé à la tête et au bras............	
Capt. Wm. Trenholm..	Voyageur......	Tombé d'un train en mouvement.	Blessé à la tête.. ..	
J. H. Castonguay......	Employé.......	Tombé d'un train...............	Légèrement blessé. .	
W. Fergusson.........	"	En entrant dans un wag. fermé, est tombé et se frappa la jambe sur la plaque de fer de la porte.	Jambe grave. coupée	
Mark Gallant.........	"	Tombé à bas d'un train, une jambe coupée et l'autre brisée.	Fatale.............	Pas d'enquête.
Duncan Perry.........	"	En faisant le garage fut frappé par la prise d'eau pendant qu'il descend. l'échel. latéral du wagon.	Blessé à la tête et au corps...........	
"				
F. Savary............	"	Frap. par une loco. qui pas. sur lui	Fatal..............	Accidentelle.
Fortunat Fortin.......	Ni l'un ni l'autre	En essayant de voler son passage il sauta à bas du train.	Blessé à la tête....	
J. Landry............	Employé.......	En faisant le garage son pied fut pris d. un trou ent. les traverses	Jambe brisée.......	
John O'Brien.........	"	Jeté à terre par des wagons qui garaient et qui ont passé sur lui.	Fatale.............	Pas d'enquête.
Morton S. Campbell...	Ni l'un ni l'autre	Attelage frappé en trav. une voie publique.	Fatale.............	Accidentelle.
H. Doyle.............	Employé.......	En montant les marches de la locomot. fut pris entre l e côté de la rotonde et jeté par terre.	Légères blessures...	
Hector Légère.........	"	La locomot. fut déplac. pend. qu'il était en dehors à nettoy. le feu.	Légère blessure au dos......	
A. Galiant............	"	En faisant le garage............	Deux doigts écrasés.	
Elsie Deslis...........	Voyageur......	En ferm. la porte du cab. d'aisance de la voiture.	Blessé au pouce....	
J. J. Boudreau........	Ni l'un ni l'autre	Couc. sur la voie et frap. p. le train	Fatale.............	Pas d'enquête.
D. E. Reid............	Employé.......	En faisant le garage............	Deux doigts écrasés et coupés........	
Henry Gullickson.....	Ni l'un ni l'autre	Frap. par les wagons en marchant sur la voie.	Fatale.............	Pas d'enquête.
H. J. McLean.........	Employé.......	Glissé en descend. de la locomotive	Chev. du pied brisée	
W. W. Bronwell.......	"	Colli. entre les trains spéciaux de Baker et de McDonald.		
E. White..............	"	Colli. entre les trains spéciaux de Baker et de McDonald.	Meurtri et jambe brisée...........	
Dan. Dykens..........	"	Colli. entre les trains spéciaux de Baker et de McDonald.	Grave blessure au pied	
C. P. Connell..........	"	En faisant le garage, pris entre les barres d'attelage.	Légère blessure à la jambe...........	
Miss Dionne..........	Voyageur......	Sauté à bas d'un train en mouve.	Fatale.............	Accidentelle.
C. Talbot.............	Employé.......	Pris et serré en attel. des wagons.		
A. Gaudreault.........	Ni l'un ni l'autre	Ecrasé en essayant de sauter sur un train en mouvement.	Fatale.............	Accidentelle.
A. Calligan...........	Employé.......	En attelant la locomotive à une voiture à voyageurs.	Légèrement blessé. .	
Chesley Rushton......	"	Tombé de la porte du w. à bagage pend. que le train était en marc.	Légères blessures...	

CANAUX DE QUEBEC.

Bureau de l'Ingénieur surintendant,
Montréal, 12 juin 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon rapport annuel sur les constructions confiées à mes soins pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Les canaux de cette division comprennent ceux de Lachine, de Soulanges et de Beauharnois, dans le Saint-Laurent; de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville, dans la rivière Ottawa, et de Chambly, dans la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est de beaucoup le plus important, parce qu'il se relie directement au port de Montréal.

Il me fait plaisir de dire que la navigation n'a subi aucune interruption dans aucun des canaux au cours de l'exercice, sauf dans le canal Lachine, où, le 2 juillet dernier, le steamer *Prescott,* de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a brisé les portes d'amont de l'écluse n° 1. Le personnel du canal a été immédiatement mis à l'œuvre afin de remplacer ces portes, et les bateaux ont pu circuler de nouveau trente-quatre heures après l'accident.

Un autre accident du même genre s'est produit le 12 novembre 1907; le steamer *Neepawah* est allé frapper la porte d'amont de la même écluse.

Cette porte et un vantail de la porte d'aval ont été sérieusement endommagés.

Le remplacement de ces portes par d'autres de rechange a pris trois jours, et pendant ce temps la circulation s'est faite par l'écluse nord, qui, heureusement, avait été terminée quelques jours auparavant.

Les propriétaires des bateaux ont payé les frais de réparation dans les deux cas.

MATÉRIEL DES CANAUX.

En juillet 1905, M. P. B. Benoit ayant été nommé inspecteur du matériel des canaux dans cette division, il lui fut donné instruction d'améliorer par tous les moyens possibles le système alors en usage pour contrôler la réception et la livraison des matériaux employés dans les travaux, et pour commencer, de prescrire aux surveillants et autres employés des canaux ce qu'ils devaient faire afin d'obtenir un inventaire exact de tous les effets en magasin.

L'inspecteur a suivi le programme qui lui avait été tracé, et il a, de temps à autre, suggéré des méthodes qu'on a finalement condensées en une série de tableaux à l'usage de toutes les personnes ayant à s'occuper des matériaux, outils, etc., sur les différents canaux.

D'après le nouveau système, on enregistre tous les matériaux, outils, etc., qui sont reçus, l'endroit sur les canaux où ils sont emmagasinés et où ils sont délivrés aux hommes qui doivent les utiliser, ainsi que toute partie du matériel qui n'a pas servi; de la sorte, on peut voir d'un coup d'œil dans ce registre ce qui reste en magasin et ce qui a été employé jusqu'à date.

Il me fait grand plaisir de dire, en terminant, que le nouveau système a déjà produit d'excellents résultats et nous permettra de bien contrôler la dépense à l'avenir.

CANAL LACHINE.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Longueur, 8½ milles; 5 écluses de 270 x 45 pieds; 14 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 45 pieds.

Anciennes écluses, 200 x 45 pieds; peuvent encore être utilisées avec 9 pieds d'eau sur les buscs.

Les principaux travaux de ce chef exécutés au cours de la dernière année, ont été les suivants:—

Portes d'écluses.—Les deux paires de portes pour les écluses n°s 1 et 2 ont été refaites de manière à s'adapter au nouveau mode de suspension, et il a été construit quatre paires de portes de rechange, une pour chacune des écluses 2, 3, 4 et 5.

La paire de portes et le vantail endommagés par le steamer *Neepawah,* l'été dernier, ont été également reconstruits, et dans ce cas les frais de reconstruction ont été pris à même le dépôt fait par les propriétaires du bateau.

Ponts tournants.—Les ponts n° 1 (de Black), n° 2 (Wellington), n° 3 (de la rue des Seigneurs) et n° 7 (Lachine), ont été replanchéiés de bois de chêne de 2 pouces.

Ponts fixes.—On a construit une travée en acier avec du matériel provenant des vieux ponts. Ce nouveau pont remplace l'ancien pont en bois à l'entrée du bassin à la *Canada Sugar Refining Company.*

Quais.—Un quai plateforme de 300 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur a été construit sur la levée sud en amont du pont Wellington. Ce quai se trouve à 12 pieds de la ligne d'eau et est assez élevé pour accommoder les gros navires qui prennent leur chargement à cet endroit.

Barrages flottants.—Deux nouveaux barrages, de 200 pieds de longueur par 4 pieds chacun, ont été construits et placés le long de la levée nord, entre l'écluse n° 4 et le pont de la Côte Saint-Paul, et il en a été placé un troisième des mêmes dimensions le long de la levée, au *Dominion Wire Works,* à Lachine, afin d'empêcher que les navires s'avancent sur le rocher raboteux qui forme la levée, de la ligne d'eau au fond.

Poteaux d'amarrage en fonte.—L'on a placé cinquante et un gros poteaux d'amarrage en fonte noyés dans des blocs de béton aux endroits suivants: 8 à l'ancienne écluse n° 3, 10 à l'ancienne écluse n° 4, 21 sur la levée sud, en amont et en aval de l'écluse n° 5, 3 à nos hangars n°s 1 et 2, 8 à l'entrée des bassins Saint-Gabriel, et 1 juste en amont du pont mobile de Lachine, du côté nord de l'entrée de la nouvelle écluse.

Poteaux d'amarrage en fonte dits "nigger heads".—Il a été posé, à différents endroits, quarante-six gros poteaux d'amarrage en fonte pour remplacer d'autres vieux poteaux en bois.

Maçonnerie et bétonnage.—On a démoli le mur en maçonnerie sèche de 300 pieds de longueur et d'environ 4 pieds de hauteur qui avait été construit durant l'année le long par un mur en béton armé de tirants en fer. Un gros bloc de béton blindé en acier a été construit sur le côté nord du canal, entre la porte d'amont de l'écluse n° 3 et le pont de la rue des Seigneurs, afin de permettre aux gros bateaux de pénétrer dans l'écluse en toute sécurité. Un autre bloc semblable a été placé sur le côté nord de l'entrée d'aval de l'écluse n° 3, et le bajoyer sud de cette écluse a été exhaussé d'à peu près 4 pieds avec du béton sur toute la longueur qu'occupe le pont lorsqu'il est ouvert. Cela a pour objet de protéger le pont qui se trouve tout près du parement du mur lorsque les bateaux y passent.

Bâtiments.—Le vieil atelier de charpentier, sur le bord du bassin n° 2, près de la forme de radoub, est aujourd'hui remplacé par une autre, assez grand pour y construire deux paires de portes d'écluses à la fois. Nos charpentiers peuvent maintenant travailler dix heures par jour, beau ou mauvais temps. Les machines que possède l'atelier se composent d'une raboteuse Daniel de grande dimension, d'un tour pour le bois, d'une scie circulaire, d'une scie sans fin et d'une meule, toutes actionnées par un moteur électrique de 20 chevaux.

Tous les autres bâtiments sur le canal ont été entretenus en bon état; les ateliers en briques, sur la rue du Moulin, loués à la *Canada Horse Nail Company,* n'ont pas été négligés; on a réparé le toit, posé de nouveaux drains, etc.

Rivière Saint-Pierre.—Ce cours d'eau, qui passe sous le canal par un aqueduc-siphon, a été parfaitement nettoyé deux fois durant la dernière saison. Les personnes dont les maisons sont situées sur ses bords et d'autres y jettent constamment beaucoup de déchets et de débris de toutes sortes. Si on ne les enlevait pas avec soin, l'aqueduc serait bientôt bouché, et l'inondation qui s'en suivrait donnerait lieu à nombre de réclamations pour dommages.

Installations électriques.—Je regrette de dire que les entrepreneurs qui devaient fournir et installer la machinerie pour actionner les portes d'écluses de ce canal à l'électricité se sont trouvés dans l'embarras, ce qui a amené la dissolution de leur société, et qu'ils n'ont pu compléter l'entreprise avant l'ouverture de la navigation ce printemps. Le travail sera terminé sous la direction du canal, et l'on s'attend à ce que tout le système fonctionne sous peu.

REVENU.

Mur au bassin n 1 de la "Warehousing Flour Company".—Les travaux comprenaient la reprise en sous-œuvre du vieux mur en maçonnerie du côté nord avec du béton, et la construction d'un nouveau mur en béton sur cette fondation. Il a fallu enlever quelques rangs de pierres au sommet du mur et y substituer un bloc solide de béton, et le reste du mur a été revêtu d'une couche de béton d'à peu près deux pieds d'épaisseur.

En exéeutant ces travaux, l'on a observé que le mur sud se trouvait dans un état dangereux, et l'on a dû le renforcer temporairement en attendant qu'on le reconstruise, l'année prochaine.

MM. Quinlan et Robertson, qui avaient l'entreprise de l'ouvrage à ce bassin, s'en sont acquittés d'une manière très satisfaisante et l'ont terminé dans le temps spécifié et pour le prix auquel il avait été évalué.

Reconstruction des murs au bassin n° 2 de Saint-Gabriel.—Ces travaux consistaient dans l'enlèvement du vieux mur en bois jusqu'à un pied, à peu près, au-dessous du niveau de l'eau, et sa reconstruction de ce point jusqu'au sommet. La longueur totale de ce mur était d'environ 1,600 pieds. Les entrepreneurs, MM. Quinlan et Robertson, ont fait l'ouvrage durant les mois de mars et d'avril, et l'avaient terminé à temps pour l'ouverture de la navigation.

Reconstruction des écluses n°s 1 et 2.—Les écluses n°s 1 et 2 ont été ouvertes à la navigation vers la fin de la dernière saison de navigation, et les travaux complétés au cours de l'hiver dernier.

L'on a éprouvé ici beaucoup d'embarras, à raison des nombreuses fuites qui se sont produites sous les murs et à travers le radier de l'écluse n° 1. Le sol se compose de matières très poreuses d'où jaillissent un certain nombre de sources. On a pu finalement arrêter les fuites avec des pieux en tôle d'acier enfoncés à une profondeur de cinq à douze pieds au-dessous du plafond de l'écluse et une épaisse plate-forme de béton qui reliait les pieux au mur de soutènement et que l'on a prolongée à travers le mur sud du bassin jusqu'à 25 pieds en arrière.

Achèvement du bureau de l'ingénieur.—MM. Garth et Cie ont posé, à l'entreprise, l'appareil de chauffage à l'eau chaude et les ouvrages en plomb. Le bureau est maintenant terminé.

CAPITAL.

Réfection des murs en talus.—MM. Haney, Millar, Quinlan et Robertson ont construit, durant la saison, à peu près 7,700 pieds linéaires du mur de béton incliné, à partir d'un point du côté sud situé à une courte distance en amont de la Côte Saint-Paul.

Ce travail comprenait le revêtement de l'ancien mur en talus à pierres perdues d'une couche de béton ayant en général 18 pouces d'épaisseur et qui était posée sous l'eau au moyen d'un outillage spécial. Les résultats obtenus l'année dernière par ces

travaux ont donné pleine satisfaction, comme l'on a pu s'en assurer lorsque le canal a été mis à sec en avril dernier.

DRAGAGE.

Il a été fait du dragage dans le canal Lachine, au cours de la dernière année, aux différents endroits suivants:—

Bassin latéral n° 1, au large du bassin n° 2.—On a enlevé en juin une quantité d'argile qu'on y avait jetée et qui provenait de l'excavation pour la reprise en sous-œuvre du mur nord.

Bassin n° 2.—En juin également, ainsi qu'en juillet, l'on a fait beaucoup de nettoyage le long du mur sud.

Entrée de Lachine.—Cette partie du chenal dans le voisinage de la pile isolée d'en haut a été approfondie, et les matières draguées se composaient de tuf dur et de cailloux.

Batardeau au pied de l'écluse nord n° 1.—On y a fait du dragage en septembre, quand les réparations à l'écluse ont été terminées.

Du dragage a également été exécuté dans le bassin n° 4 de Saint-Gabriel, et la flotte a pris beaucoup de temps à briser les anciennes barges sombrées et qu'on avait abandonnées dans le canal.

La quantité des matières draguées au cours de la saison s'est élevée à 12,350 verges cubes.

La flotte se composait de deux remorqueurs, d'une drague à vapeur, d'une grue à vapeur, de dix chalands plats, de deux chalands à clapet et d'un chaland qui servait de magasin. Elle a été entretenue en bon état toute l'année.

Les travaux du canal, des chefs du revenu et du capital, ont été dirigés par M. H. R. Lordly, I.C.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; 5 écluses de 270 x 45 pieds; 15 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 84 pieds.

M. L. A. Boyer a été nommé commissaire pour s'enquérir de diverses accusations portées contre le surveillant de ce canal. L'enquête a eu lieu au village de Vaudreuil, pendant le mois de mars, et a duré plusieurs jours.

Peu de temps auparavant, l'on avait suspendu le surveillant, le contremaître charpentier et le garde-magasin de leurs fonctions, tout en leur continuant le paiement de leurs salaires.

Au moment où j'écris le présent rapport, rien n'a encore été décidé au sujet de la réintégration ou non de ces employés dans leurs fonctions. M. J. T. Lemire, I.C., fait encore fonction de surveillant de ce canal.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principaux travaux accomplis ici au cours de l'année, au chef de "Réparations", sont les suivants:—

Achèvement d'un grand fossé longeant la levée, entre les ponts des Cèdres et de Saint-Dominique, et d'autres fossés sur le côté nord du canal, entre les coulées de Tremblay et de Clément.

Réfection du perré des talus aux nombreux endroits où il avait été brisé.

Réparation des clôtures des deux côtés de la propriété du canal.

Réparations des chalands, sur l'un desquels il a été installé une grue.

Renouvellement des câbles électriques à deux des ponts mobiles.

Entretien général de toutes les structures, les bâtiments, etc.

CAPITAL.

Pont sur la coulée de Clément.—Le vieux pont en bois sur la coulée de Clément, sur la voie publique de Vaudreuil à la Pointe des Cascades, a été démoli au cours de l'année et remplacé par une nouvelle structure se composant de deux solides culées en béton et d'une travée en acier de 189 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur. Le tablier du nouveau pont est de trois pieds plus élevé que l'était l'ancien, en sorte que les rampes se trouvent considérablement réduites à chaque bout du pont.

La substruction a été construite à l'entreprise par MC. Quinlan et Robertson, et l'ouvrage en acier a été fourni et érigé par la *Phœnix Bridge and Iron Works, Ltd.*, de Montréal.

Logements des électriciens.—Les trois logements destinés au personnel de la station de force motrice, dont il était question dans mon dernier rapport, ont été complétés à bonne heure l'automne dernier. L'entrepreneur était M. T. Bélanger. Ce sont des bâtiments en bois, à deux étages, ayant des fondations de béton et des toits en tôle galvanisée. On y a posé des fils pour l'éclairage et le chauffage à l'électricité.

Barres de protection de portes d'écluses de Manney.—Ces appareils de protection ont été posés aux portes d'aval des cinq écluses, ainsi qu'à la porte d'amont de l'écluse de prise d'eau, et sont destinés à empêcher qu'elles ne soient renversées par les bateaux qui pourront les frapper.

Poteaux d'amarrage.—On a commencé, au cours de l'été dernier, à poser les poteaux d'amarrage le long des biefs, entre les écluses n°s 3 et 4 et n°s 4 et 5. 50 de ces poteaux étaient posés à la fin de l'année, la plupart entre les écluses n°s 3 et 4. Ce sont de gros tuyaux en fonte à tête moulée, remplis de béton et noyés dans une masse de béton d'environ 4 verges cubes enfoncée dans le sol.

Bâtiments.—Il a été préparé, au cours de l'exercice, les plans et devis d'un hangar à bois et d'une addition aux ateliers, et le contrat pour leur construction a été adjugé à M. T. Bélanger, de Valleyfield.

A la fin de l'exercice, rien n'avait encore été fait, si ce n'est que les matériaux avaient été transportés sur les lieux.

Mouillage pour les chalands.—Pour avoir un mouillage convenable à l'usage de la flotte du canal, de même que pour emmagasiner les portes d'écluse de rechange, on a enlevé une des piles en béton et les deux arches contiguës du mur en biais en amont de l'écluse n° 1, ce qui donne une entrée dans le bassin régulateur n° 1. Un pont flottant remplit le vide.

Cabanes des transformateurs.—Les transformateurs placés autrefois dans les cabanes d'écluses étaient une source de danger d'incendie. On les a enlevées de ces cabanes et installés dans des boîtes en béton enfoncées sous le sol, à une distance qui fait disparaître tout danger.

Service d'eau.—Pour amener l'eau aux ateliers et les protéger en cas de feu, on a posé un tuyau en fonte de 6 pouces à partir de la tête de l'écluse n° 3 jusqu'à un endroit situé près du pied de l'écluse n° 2, et plusieurs bouches d'eau ont été placées à des endroits convenables aux alentours du bâtiments. Dans cette distance, la chute est d'environ 65 pieds.

Equipement.—On a acheté, durant l'exercice, les machines et les appareils suivants:—

1 chaudière de dix chevaux, 2 transformateurs de rechange pour la station d'éclairage et de force motrice à l'électricité.

1 appareil de mise en marche automatique plongé dans l'huile.

4 crics hydrauliques de 20 tonnes.

Remorqueur à la gazoline.—Ce remorqueur a été achevé au cours de l'hiver et était prêt à l'ouverture de la navigation. Il a fait un excellent service pendant toute la saison et a été d'une grande commodité pour le canal.

REVENU.

Echelles dans les bajoyers d'écluses.—On a posé, durant l'année, des échelles de sauvetage, consistant en échelons en fer placés dans une cavité ronde pratiquée dans le parement des bajoyers de chaque écluse. Elles sont disposées de façon à ce que les bateaux ne les frottent point en passant, et en même temps pour que les personnes tombant dans les écluses puissent les atteindre facilement.

Chaland de relevage des portes.—Les plans et devis de ce chaland ont été préparés au cours de l'hiver et le contrat pour sa construction a été adjugé vers la fin de l'exercice.

Dommages aux terrains.—La réclamation de madame Tremblay pour dommages causés à sa ferme, située sur le côté nord du canal, vis-à-vis la station de force motrice, par suite de manque de drainage, a été réglée au cours de l'année.

Développement de force hydraulique par la "Provincial Light, Heat and Power Company".—Cette compagnie a beaucoup avancé, durant l'année, ses constructions destinées à développer la force hydraulique provenant du canal, aux Cèdres. Les coursiers d'alimentation et de décharge ainsi que la station de force motrice sont terminés et n'attendent que l'installation des turbines et des machines électriques pour fonctionner.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal n'est plus sous le contrôle du ministère, et il a été loué à MM. McIntyre et Robert à compter du 1er janvier 1908.

Les locataires se sont chargés d'entretenir les structures et autres propriétés du canal, en sorte que je n'ai aucun rapport de ce chef à faire, sauf pour les travaux exécutés à Hungry-Bay et aux digues du haut du canal, parties qui n'ont point été comprises dans le bail.

Digue de Hungry-Bay.—Des dégâts considérables ont été causés à cette digue durant la période de l'inondation, au printemps de 1907, et il a fallu dépenser une forte somme d'argent pour la reconstruire et réparer la chaussée.

Outre les travaux qui précèdent, on en a commencé d'autres, durant l'année, qui sont destinés à protéger la digue d'une façon permanente. Ils consistent en un mur continu de pierres des champs déposées dans des charpentes grossières pour empêcher qu'elles soient éparpillées par les vagues que le mur est destiné à briser.

CANAL CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; 9 écluses de 118 x 222 pieds; 6½ pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 74 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principaux travaux de ce chef, exécutés au cours de l'exercice, ont été les suivants:—

Levées du canal.—Il a été exécuté beaucoup de travaux de réparations dans le perré incliné des deux côtés du canal; on a renouvelé les poteaux d'amarrage et les préceintes des bassins. Des cales en fer à l'usage des petites embarcations et yachts d'un tirant d'eau de 4 pieds ont été pratiquées dans le quai à Sain-Jean, et on y a placé des plates-formes flottantes.

Ecluses.—Il a été construit un nouveau busc en béton à l'écluse n° 3. Les chardonnets en bois de l'écluse n° 5 ont été remplacés par d'autres en pierre, et une paire de portes a été renouvelée. On a construit également de nouveaux abords à l'écluse n° 6.

Ponts.—Les murs en pierre donnant accès aux ponts nos 7 et 8 ont été démolis et reconstruits, et les abords en bois des ponts nos 5 et 6 refaits. On a reconstruit onze ponts de route entre le pont n° 4 et l'écluse n° 3, mais au lieu des anciennes structures en bois on s'est servi de tuyaux d'argile vitrifiée, rendant ainsi ces ponts permanents.

Quais.—Les réparations au quai de Chambly-Canton ont été terminées; on a aussi prolongé ce quai.

Bâtiments.—On a consruit neuf abris de gardiens, du même modèle que ceux érigés au cours de l'année dernière. Il y a maintenant de ces nouveaux abris à tous les ponts; mais il reste encore à en placer quelques-uns sur les écluses.

Clôtures.—Réfection, pendant l'exercice, de neuf milles de clôture en fil métallique.

REVENU.

Macadamisage du chemin de halage.—On a macadamisé, durant l'exercice, trois milles du chemin de halage. Il reste encore à compléter une autre section d'à peu près la même longueur, et tout le parcours, de Chambly à Saint-Jean, se trouvera alors en excellent état. La dépense d'entretien sera ensuite très faible.

Ligne du téléphone.—Il a été ajouté un nouveau circuit entre le bureau du surintendant du canal et quelques-unes des écluses qui ne pouvaient jusque-là communiquer par téléphone avec le bureau principal.

Réparations générales.—Les travaux exécutés de ce chef sont les suivants: La maison éclusière, à l'écluse n° 3, a été agrandie de 12 par 24 pieds, et l'ancienne partie du bâtiment réparée.

La pile-pivot du pont, au pied de l'île Sainte-Thérèse, a été reconstruite en béton.

Deux déversoirs de surface, dans les bassins nos 4 et 5, ont été fermés d'une manière permanente et remplacés par de nouveaux avec murs latéraux et à pertuis en béton.

Macadamisage du chemin sur le côté ouest du canal.—Durant la dernière saison, on a macadamisé une section de ce chemin sur un parcours d'environ 3,000 pieds de longueur, mesuré à partir de la route Saint-Luc en gagnant le nord, la pierre étant fournie par M. J. E. Hébert, entrepreneur. Les travaux d'établissement de la chaussée, de la pose de la pierre concassée et du roulage ont été accomplis à la journée.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal, ½ mille; 1 écluse de 200 x 45 pieds; 7 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 5 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les différentes structures de ce canal ont été parfaitement entretenues toute l'année, et l'on a exécuté les principaux travaux suivants:—

Construction de deux barrages flottants pour l'entrée d'amont, et réparation des autres barrages flottants et piers.

Construction d'une cale sur le rivage, à la tête de l'île, pour retirer les barrages flottants de l'eau, à l'automne.

Le chaland portant la grue a été réparé et la grue renouvelée. On a aussi réparé la maison du gardien.

REVENU.

Barrages flottants et piles en encoffrement.—Comme l'eau dans la rivière Richelieu s'est maintenue extraordinairement haute, il a été impossible d'y faire, durant l'année, tous les travaux projetés. Deux des piles en encoffrement ont été, cependant, démolies et reconstruites en béton, de l'étiage au sommet.

Barres de protection de portes d'écluses de Manny.—Comme pour les piles et les barrages flottants, la hauteur de l'eau n'a pas permis de terminer le travail. Les portes d'aval sont maintenant munies de barres de protection, cependant.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, ½ mille; 1 écluse de 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 3 pieds. La vieille écluse de 200 x 45 pieds est encore utilisable; 6 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 3 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

On a fait ici, durant l'exercice, les réparations ordinaires qu'il fallait pour entretenir en bon état les structures, les bâtiments, les clôtures, etc.

Outre ces travaux, on a complété les réparations aux quatre piers détachés, qui forment le prolongement du côté de l'ouest, à l'entrée de la nouvelle écluse, réparations qu'on avait commencées en 1906, et l'on a placé un nouveau barrage flottant entre les piers n°s 3 et 4. Le quai public a également subi des réparations très importantes.

CARILLON ET GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur, ¾ de mille; 2 écluses de 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur, 5¾ milles; 5 écluses de 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les buscs; ascension totale, 43¾ pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Il n'a pas été fait de travaux de grande importance de ces chefs, sur ces deux canaux, durant l'exercice, à part d'entretenir les écluses, les ponts, les bâtiments et les autres structures en bon état.

Les principaux travaux accomplis ont été les suivants:—

On a construit un barrage flottant sur le côté nord de l'entrée d'amont du canal de Carillon, renouvelé les clôtures le long du même canal et réparé les levées du canal de Grenville.

Le service d'éclairage à l'électricité fourni par MM. Ross et Ayers a donné pleine satisfaction et a beaucoup aidé à la navigation.

REVENU.

Phares.—Les deux tours en bois des feux d'alignement, à la Chute-à-Blondeau, qui tombaient en ruines, ont été démolies au cours de l'exercice et remplacées par des structures en acier érigées à l'entreprise par la *Phœnix Bridge and Iron Works,* sur des fondations construites par les ouvriers du canal.

Jetées.—Le sommet d'une des jetées conductrices isolées, à la tête du canal de Carillon, a été renouvelé en béton, à partir du niveau de l'eau basse.

C'est l'intention de faire la même chose pour les autres jetées, plus tard.

Les travaux imputables sur le "Revenu et le capital", sur les canaux de Soulanges, Beauharnois, Carillon et Grenville, Chambly et Saint-Ours, sont sous la direction de M. L. S. Pariseau, I.C.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur surintendant des canaux de Québec.

CANAUX DE QUEBEC.

ETAT indiquant la date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation.

Nom des canaux.	Ouverture.	Fermeture.
Canal Lachine	30 avril 1907	2 décembre 1907.
Canal Soulanges	1er mai 1907	5 " 1907.
Canal Beauharnois	27 " 1907	30 novembre 1907.
Canal Chambly	1er " 1907	30 " 1907.
Saint-Ours	27 avril 1907	30 " 1907.
Sainte-Anne	22 mai 1907	30 " 1907.
Canaux de Carillon et Grenville	1er " 1907	30 " 1907.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval et de la nouvelle écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° !, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses. extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs
Avril	31	10	19	1	19	10	16	10
Mai	21	0	19	2	18	11	17	10
Juin	20	3	18	4	18	4	17	6
Juillet	18	10	17	1	17	8	16	8
Août	17	3	15	5	16	9	15	9
Septembre	15	10	15	2	15	11	15	5
Octobre	16	7	15	9	16	3	15	10
Novembre	18	4	15	4	17	0	15	9
Décembre	17	8	15	6	17	2	15	10
1908.								
Janvier	31	6	17	7	18	2	15	3
Février	30	2	27	0	17	7	15	5
Mars	30	9	27	0	17	10	15	4

CANAL DE SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval et de la nouvelle écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	22	6	18	10	18	1	17	0
Mai	20	4	19	5	17	7	17	1
Juin	20	1	19	2	17	4	17	0
Juillet	19	2	18	5	17	3	16	9
Août	18	7	17	6	17	2	16	9
Septembre	17	7	17	5	16	9	16	3
Octobre	17	9	17	6	16	9	16	5
Novembre	19	6	17	6	16	9	16	5
Décembre	18	5	17	4	17	4	16	6
1908.								
Janvier	21	0	18	4	19	7	16	3
Février	22	1	19	0	16	9	16	4
Mars	23	0	20	3	18	3	16	7

CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 14 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.				Ecluse n° 14, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	14	0	11	2	12	7	11	6
Mai	13	6	11	4	12	1	10	11
Juin	13	0	11	8	12	0	11	9
Juillet	11	10	11	4	11	11	11	6
Août	11	4	10	4	11	11	11	5
Septembre	10	5	10	2	11	7	10	11
Octobre	10	4	10	1	11	7	11	2
Novembre	11	2	10	4	11	11	11	1
Décembre	10	8	10	4	12	1	11	2
1908.								
Janvier	16	0	10	8	12	6	11	1
Février	21	9	13	6	11	10	11	1
Mars	19	0	14	0	12	11	11	1

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Eclule n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	19	4	14	8	12	1	10	1
Mai	17	2	13	5	11	11	10	2
Juin	13	5	11	2	10	3	8	10
Juillet	11	4	10	2	9	2	8	5
Août	10	3	8	7	8	9	7	5
Septembre	9	5	8	8	8	2	7	6
Octobre	10	10	9	0	9	2	7	8
Novembre	12	11	10	9	10	10	8	11
Décembre	15	9	11	6	10	11	8	11
1908.								
Janvier	15	8	13	3	10	11	9	11
Février	16	1	15	6	10	8	9	10
Mars	21	2	15	0	11	9	9	11

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Eclule n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	19	11	14	7	15	9	12	0
Mai	15	9	13	6	13	6	11	1
Juin	13	7	10	11	11	1	9	11
Juillet	11	7	9	5	10	1	9	2
Août	10	0	7	8	9	4	8	1
Septembre	8	6	7	5	8	9	8	1
Octobre	9	5	7	11	9	5	8	5
Novembre	11	10	8	10	10	11	9	8
Décembre	13	10	9	8	11	7	9	7
1908								
Janvier	15	1	12	9	11	4	9	7
Février	15	7	12	4	11	6	9	0
Mars	20	5	14	0	16	4	10	3

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse Sainte-Anne durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	14	10	12	0	15	5	12	9
Mai	14	0	12	8	16	5	13	0
Juin	13	6	12	5	15	6	13	11
Juillet	12	9	11	6	14	1	12	2
Août	11	8	10	8	12	2	10	11
Septembre	10	0	10	8	11	9	10	9
Octobre	11	2	10	10	12	0	11	7
Novembre	12	3	11	0	13	6	11	8
Décembre	12	1	10	8	12	6	11	6
1908.								
Janvier	13	5	10	11	13	3	11	5
Février	12	9	11	6	12	4	11	5
Mars	13	8	11	0	12	8	10	11

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	18	0	14	3	16	8	13	3
Mai	18	5	14	3	18	6	15	8
Juin	17	7	15	5	17	7	11	6
Juillet	15	6	13	5	15	9	13	2
Août	13	6	12	1	13	3	11	5
Septembre	12	10	11	11	12	6	11	2
Octobre	13	2	12	9	12	10	11	11
Novembre	13	10	13	0	14	8	12	2
Décembre	13	4	12	5	16	6	12	6
1908.								
Janvier	13	11	13	6	16	9	13	0
Février	15	10	13	6	16	10	13	10
Mars	14	7	13	0	13	10	12	0

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eanx hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	23	9	16	7	16	4	14	0
Mai	22	11	19	3	19	10	16	6
Juin	21	10	19	2	18	6	16	2
Juillet	19	3	16	2	16	7	13	7
Août	16	2	14	0	13	9	11	3
Septembre	15	3	13	7	12	8	10	10
Octobre	15	8	15	1	13	3	12	6
Novembre	19	6	15	0	15	5	12	5
Décembre	19	2	15	6	13	4	12	7
1908.								
Janvier	21	5	15	8	12	8	11	7
évrier	21	3	19	3	11	6	10	10
Mars	19	8	17	2	13	5	10	7

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 4 août 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux de construction et les études se rapportant à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

CANAL DES GALOPS.

Section d'Iroquois.

Le contrat pour ces travaux a été adjugé à MM. Larkin et Sangster. Les travaux furent commencés le 20 mai 1897 et complétés en novembre 1902.

Le compte final a été remis le 31 octobre 1906. La copie des plans définitifs et des diagrammes et les calculs ont été transmis le 3 novembre 1907, et le tout a été expédié au ministère le 14 novembre 1907.

Entrée d'amont.

Ce contrat a été adjugé en novembre 1888 à MM. Murray et Cleveland.

Les travaux de construction exécutés au cours du dernier exercice sont les suivants:—

Déblai de terre.—Le dragage, qui comprenait le nettoyage du canal en aval de l'écluse de prise d'eau, a été repris le 5 avril 1907, discontinué le 1er mai et repris le 10 mai 1907. Cette partie de la section était terminée le 24 mai 1907.

L'avasement des banquettes et des talus se trouvait terminé en septembre 1907.

Le 25 mai 1907, la drague a commencé à enlever le roc miné sur le côté nord au pied du talus, à l'extrémité ouest de la section, et l'on a utilisé les matières au barrage du *Gut.*

Le lit du canal a été nivelé au moyen d'une puissante drague attachée à une grue flottante. La drague a été transportée vis-à-vis le côteau de McLaughlin le 5 décembre 1907, pour y enlever quelques bosses.

Le dragage s'est terminé le 4 juillet 1907, et tout était prêt pour le balayage définitif.

Gazonnage.—On a commencé, le 24 mai 1907, à gazonner entre l'écluse de garde et le déversoir, et on a fini ce travail le 10 juin 1907, ce qui complétait le gazonnement de toute la section.

Protection des talus.—La protection en pierre des talus à l'extrémité ouest des caissons détachés, dans la baie Ronde, a été complétée le 5 juillet 1907.

Blocage.—On a placé le gravier obtenu du chenal nord en arrière du couronnement du mur de soutènement du sud-ouest de l'écluse en juin 1907.

Le blocage en arrière de l'extrémité ouest des caissons de la baie Ronde s'est terminé le 5 juillet 1907.

De la pierre concassée a été placée à la ligne d'eau en face du mur de protection sur le côté nord de l'entrée d'amont en juillet 1907.

D'autres travaux de protection en pierre ont été faits autour du brise-glace, à la jetée de l'entrée d'amont, et terminés le 23 octobre 1907. On a placé de travers autour du brise-glace de gros blocs de pierre assujétis au moyen de chaînes d'ancrage. Ces travaux ont subi l'effort des glaces flottantes qui sont venues s'y briser violemment au cours de l'hiver dernier, mais sans les endommager ni déranger aucune pierre.

En conséquence, la difficulté de protéger cette jetée pendant nombre d'années à venir se trouve résolue.

Pont de service.—Au cours d'avril on a érigé un pont de service sur l'aqueduc au poteau de McLaughlin.

Clôture.—Le travail de construction d'une clôture longeant le côté nord du canal, à l'est du déversoir, a pris une semaine et a été terminé le 27 août 1907.

Balayage.—Après avoir enlevé tous les obstacles du fond du canal, on a balayé de nouveau la section toute entière, en sorte que cette entreprise se trouvait complètement achevée le 23 octobre 1907. Le compte provisoire final a été préparé et remis le 31 décembre 1907. Le compte final est très avancé et sera complété dans le plus court délai possible.

Enlèvement des battures dans le fleuve à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops.—Le contrat pour ces travaux a été adjugé, le 25 juillet 1907, à M. M. A. Cleveland.

Ce dernier a commencé l'enlèvement de la batture d'amont le 4 septembre 1907, et l'ouvrage a été complété le 11 septembre 1907.

L'enlèvement de la seconde batture a commencé le 11 septembre 1907, mais on a dû discontinuer le travail le 21 septembre 1907, alors que la drague a été transportée dans le chenal du nord.

La drague a repris ses travaux le 13 novembre 1907, les discontinuant pour la saison le 10 décembre, pour entrer en hivernage.

Les opérations du dragage seront reprises à bonne heure en avril prochain.

Chenal du nord.

Le contrat a été adjugé à M. M. A. Cleveland, et les travaux furent commencés le 14 mai 1897.

Les travaux de construction suivants se sont poursuivis au cours du dernier exercice:—

Déblai de terre.—On a commencé, le 9 avril 1907, à niveler et à nettoyer la section, ainsi qu'à dresser le talus en arrière du coffrage, à l'île Spencer, et ces travaux étaient terminés le 12 octobre 1907.

Le dragage a été repris le 5 juillet 1907; il s'agissait d'enlever les matières qui se trouvaient sur le côté sud du chenal, à son extrémité d'aval; le tout était achevé le 8 août 1907.

La drague a ensuite commencé, le 9 août 1907, à nettoyer le fond du chenal, mais l'ouvrage a été discontinué le 4 septembre 1907, et on a transporté la drague sur les battures à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops. Les travaux ont commencé le 21 septembre 1907, et furent terminés le 13 novembre 1907.

Après un soigneux balayage, la navigation sur le chenal, à l'étiage actuel de l'eau haute, est sûre.

Blocage.—Le 9 avril 1907, on a placé du gravier en arrière du mur de couronnement du brise-glace, et, du 20 mai au 23 octobre 1907, on a travaillé à la protection en pierre du brise-glace, en arrière du mur en béton à l'île Spencer, au bout du mur situé sur le côté nord de l'île Drummond, autour du caisson conducteur du côté sud à l'entrée d'aval du chenal, en arrière du mur en béton à l'extrémité est sur le côté sud du chenal vis-à-vis la station 29, ainsi qu'à former la chaussée longeant le rivage du côté nord, qui doit servir aux animaux des cultivateurs se trouvant à l'est de la station 25.

Du gravier et de la pierre concassée ont été placés pour protéger le côté sur de la jetée d'entrée d'amont à la station 108, et le blocage sur le côté sud en face et à l'est du bureau de l'entrepreneur a été complété le 14 août 1907.

Maçonnerie en béton et en pierre.—L'ouverture dans le mur en béton et en pierre, sur le côté sud, a été fermée, et l'on a posé une superstructure en béton au sommet de la petite pile d'amarrage, à l'île Drummond; ces travaux ont été complétés le 1er octobre 1907.

On a terminé, le 8 octobre 1907, la maçonnerie en pierre et en béton pour la superstructure du quai d'amarrage en face du bureau de l'entrepreneur, ainsi que la construction des arches en béton armé sur les deux décharges de chaque côté du quai.

Cette entreprise est à peu près finie, et l'on enlèvera, aussitôt que l'eau commencera à se retirer, les quelques cailloux qui ne nuisent cependant pas à la navigation à l'étiage élevé actuel du fleuve.

Protection des talus.—Des réparations ont été faites, du 10 au 17 septembre 1907, au parement au pied du mur en béton et en pierre sur le côté du chenal.

BARRAGE DU "GUT".

Blocage.—Le blocage aux endroits qu'il en fallait, en arrière du barrage du "gut", a commencé le 30 mai et s'est terminé le 18 juin 1907.

On a achevé, le 24 juin 1907, de niveler le talus en roc à l'est du barrage et de placer le gravier destiné à remplir les interstices aux abords ainsi qu'à l'est du barrage.

Le travail de protection en roc et le talus d'argile durcie ont été complétés le 29 juin 1906.

Clôturage.—Une clôture a été érigée en juin 1907 autour de la propriété appartenant à l'Etat, à l'île Les Galops, pour empêcher les animaux d'y passer pour se rendre au barrage.

La préparation du compte final se fait sans retard. Tous les calculs des quantités et les diagrammes et plans sont terminés, et l'on est à les copier.

AMÉLIORATIONS AU RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux ont été suspendus en septembre 1906, et les entrepreneurs ont vendu leur outillage au cours de la dernière année.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a balisé le chenal en août 1907.

On a placé un fluviomètre automatique sur la jetée nord, à l'entrée d'aval du chenal du nord; elle indique la profondeur d'eau dans le chenal des rapides et sert à guider les capitaines des bateaux qui jugent à propos de sauter ces rapides.

Ce chenal est maintenant sous le contrôle et les soins du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Un compte final des travaux exécutés a été remis le 31 mars dernier, et la cour d'Echiquier sera appelée à décider d'un certain nombre de réclamations que l'on conteste.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. N. RHEAUME,
Ingénieur dirigeant des canaux du Saint-Laurent.

M. M. J. BUTLER, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CORNWALL, Ont., 1er avril 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation des canaux de la division du Saint-Laurent, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

LE CANAL DE CORNWALL.

La navigation s'est ouverte le 29 avril et s'est fermée le 6 décembre. Un accident à l'écluse 17, causé par la barge à vapeur *Iona,* qui a brisé la paire de portes d'amont, a interrompu la navigation à compter de 4.30 p.m. le 5 juillet jusqu'à 9 p.m. le 6.

Les biefs d'aval ont été vidés le 7 avril et remplis de nouveau le 21 avril. Dans le courant de ces deux semaines on a soigneusement enlevé le gravier, etc., du fond de toutes les écluses, vieilles et nouvelles, chassé de nouveau les clous et les boulons, réassujéti les soles et remplacé toutes les vannes brisées. Les portes de rechange des écluses d'aval ont été mises dans le fleuve pour l'été, et l'on a remplacé le mécanisme pour le service des écluses d'aval. L'on a aussi remplacé le perreyage en mauvais état sur tout le parcours du canal.

La coque de l'*Albert* a été blindée en forte tôle de 36 pouces de largeur pour mettre ce navire en état de naviguer dans quelques pouces de glace.

Dans le cours de la saison on a entretenu les levées, nettoyé les fosses, réparé les portes et les vannes au fur et à mesure qu'il y avait lieu.

La nouvelle chambre du transformateur, à l'écluse 17, qui a été construite de blocs de béton avec toiture en tôle, a été achevée et mise à profit. Elle vaut beaucoup mieux que l'ancienne en bois. S'il devient nécessaire de construire d'autres chambres de transformateurs, je suggérerais qu'on ne fasse de toutes ces structures de l'écluse qu'un seul bâtiment à l'épreuve du feu.

Les portes brisées par la barge à vapeur *Iona* ont été réparées, et les frais encourus débités à ce navire. Ces portes serviront de portes de rechange.

On a construit, durant l'été, un chaland de 90 x 26 x 6 pieds, en pin de la Colombie-Britannique.

Les huiles et les peintures ne sont plus placées avec les autres matériaux, depuis qu'on a terminé, en novembre, le nouveau magasin à huile, qui est à l'épreuve du feu. Les fondations du magasin sont en béton, les murs en briques et la toiture en tôle.

Des poteaux d'amarrage en fer, enfoncés dans des blocs de béton, ont été installés à l'écluse 18, et l'on a construit un massif le long des deux côtés de l'écluse.

Il a été aussi fait des réparations considérables à l'égout en briques qui passe sur le devant de la ville de Cornwall. L'égout a été ouvert à deux endroits et réparé sur un parcours de plus de trente pieds.

La remise à bois a été prolongée de 52 pieds. Elle est maintenant aussi grande qu'il faut pour emmagasiner tout le bois de service dont on peut avoir besoin.

M. E. T. Wilkie, arpenteur d'Ontario, a été chargé de marquer les limites des terrains du canal, et a commencé son travail le 1er avril; il l'achève presque. Dans quelques jours, le plan de la propriété du canal sera prêt.

M. Jas. McEniry, le gardien de l'écluse n° 19, est mort le 18 juin, et la vacance ainsi causée a été remplie par la promotion d'un des éclusiers. John Brydges, l'éclusier à l'écluse 17, a été pensionné le 1er février.

Le refoulement ordinaire de l'eau s'est produit à Cornwall au cours de l'hiver. L'embâcle s'est d'abord formé immédiatement à la tête de l'île Pelow. Les eaux du fleuve ont atteint une hauteur de 41·3, ou de 37 pieds au-dessus du busc de l'écluse 15, le 7 février. Un embâcle secondaire s'est produit à la pointe Potash et un autre à la pointe Malinde, et l'eau, en aval de l'écluse 18, est montée à moins d'un pied de la surface de la levée extérieure. Il serait à propos d'exhausser la levée extérieure en aval de l'écluse 18 sur un parcours de quelques centaines de pieds.

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG

ont été ouverts le 29 avril et fermés le 6 décembre, et la navigation n'a pas subi d'interruption durant la saison.

Avant l'ouverture de la navigation on avait abaissé l'eau dans le canal du Rapide-Plat pour permettre à l'entrepreneur de l'outillage de force motrice à Morrisburg de pratiquer une tranchée dans le mur de revêtement.

Toutes les pierres détachées ont été remises en place, et l'on a reconstruit, au cours de la saison, avec des pierres de meilleure qualité posées à la main, plusieurs parties de l'enrochement.

Quelques arbres et arbustes que l'on a plantés aux écluses 23 et 24 semblent avoir bien repris.

Le sommet des portes d'amont de l'écluse 23 et des portes d'amont de l'écluse 28 a été complètement renouvelé.

Une nouvelle fuite s'est déclarée dans la conduite d'eau sous l'écluse à Iroquois. Cette fuite est devenue alarmante vers la fin de la saison, en sorte qu'il a fallu ouvrir la tranchée et parfaitement calfater le joint où se trouvait la fuite.

On a construit, aux ateliers de Cornwall, au cours de l'hiver, de nouvelles portes pour l'extrémité d'amont de l'écluse 24.

M. John O'Leary a terminé, au commencement de la saison, son entreprise à la jonction des sections d'Iroquois et de Cardinal.

M. Geo. A. Begy a considérablement avancé les travaux de réfection des murs de soutènement du fossé, à Iroquois. L'entreprise sera complétée au commencement de cette saison.

Le 15 novembre, M. J. W. LeB. Ross, l'ingénieur adjoint, a été transféré au Saut-Sainte-Marie, et M. J. C. Boy à Morrisburg; ce dernier remplira les fonctions de surveillant des canaux de Williamsburg.

Le 1er mars, M. C. D. Sargent, du personnel des ingénieurs, a été transféré au personnel du service d'exploitation des canaux, en qualité d'ingénieur local.

LE CANAL MURRAY

s'est ouvert le 15 avril et s'est fermé le 5 décembre. Il n'y a pas eu d'arrêt dans la navigation sur ce canal pendant toute la dernière saison.

On a réparé les levées, nettoyé les fossés et refait l'enrochement, à tous les endroits où c'était nécessaire.

Les fossés sont maintenant en si bon état qu'il ne se produit que très peu d'éboulements le long des levées.

Quatre poteaux d'amarrage permanents, en fer, ont été posés à chaque pont.

Le couronnement de la pile de soutènement, à l'extrémité est du pont de Trenton et à l'extrémité ouest du pont du chemin de fer C. O., a été reconstruit.

On a transporté de l'est à l'ouest de la voie la maison du gardien au pont du chemin de fer C. O. Cela permet d'avoir une bien meilleure vue de la voie du chemin de fer.

M. R. Weddell a fort avancé les travaux de reconstruction des jetées, aux extrémités du canal, et il ne reste plus qu'à terminer trois piles et à poser les ponts.

Annexés au présent rapport se trouvent des états (I) des niveaux maxima et minima de l'eau, (II) des amendes et des dommages-intérêts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. STEWART,

Surintendant.

M. M. J. Butler, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Observations des niveaux maxima et minima de l'eau sur les canaux du Saint-Laurent pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Mois.	Cornwall.				Pointe Farran.				Rapide-Plat.				Galops.				Ecluse d'Ascension.		Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Ecluse 2 aval.		Ecluse 22. amont.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.		—	
	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini. mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.
1907.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.
Avril	18·3	16·0	16·9	16·3	18·7	18·0	19·5	18·8	18·6	18·0	18·2	17·4	21·5	20·8	17·2	16·4	18·1	17·2	14·1	13·10
Mai	16·8	16·2	16·4	17·4	18·8	18·3	20·3	19·1	19·3	18·1	18·6	17·4	22·0	20·7	17·6	16·7	18·7	17·7	14·5	13·2
Juin	16·4	16·0	16·9	16·4	18·8	18·3	19·8	19·1	18·9	18·5	18·5	17·7	21·7	21·1	17·4	16·8	18·4	17·8	14·4	14·1
Juillet	16·4	16·2	17·2	16·6	18·9	18·3	19·9	19·3	18·9	18·5	18·5	18·0	22·0	21·4	17·5	17·0	18·7	18·0	14·4	13·11
Août	16·3	15·9	16·9	18·5	18·9	18·1	20·0	19·0	18·7	18·1	18·7	17·5	21·7	20·8	17·4	16·5	18·4	17·4	14·3	13·8
Septembre	16·1	15·5	16·7	15·5	18·4	17·2	19·3	18·2	18·5	17·1	18·0	16·4	21·3	19·5	17·1	15·3	18·2	16·4	13·10	13·2
Octobre	16·0	15·5	16·6	16·1	18·5	17·7	19·3	18·4	18·3	17·5	17·9	16·7	21·0	20·0	17·0	16·1	17·9	16·7	13·8	13·3
Novembre	16·2	15·5	16·7	15·8	18·9	17·5	19·3	18·4	18·4	17·2	17·9	16·5	21·5	19·6	17·2	15·5	18·2	16·3	13·7	13·4
Décembre	16·7	16·4	16·8	15·8	18·7	17·2	19·5	18·0	18·4	17·0	17·8	16·4	21·1	19·0	16·9	15·0	17·8	15·9	14·0	13·3
1908																				
Janvier	22·8	15·7	17·5	15·0	20·0	16·3	21·0	16·8	19·8	15·7	18·3	14·6	21·6	17·2	17·1	14·7	18·0	14·6	14·1	13·9
Février	*33·2	22·9	16·6	14·9	20·3	16·9	22·0	17·7	18·9	16·7	17·1	14·5	20·4	18·2	16·5	15·2	17·2	15·9	14·4	13·10
Mars	26·4	23·4	18·0	16·1	20·4	18·2	21·0	18·9	19·2	17·8	18·5	16·2	22·0	19·9	17·5	15·7	18·5	16·6	15·1	14·2

* L'eau a monté à 36·95 à 1 p.m. le 7.

ETATS des amendes et des dommages-intérêts sur les canaux du Saint-Laurent pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

CANAL DE CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du bateau.	Dommages-intérêts.	Amende.	Mom du propriétaire.	Observations.
	1907.		$ c.	$ c.		
G. Gates......	13 mai......	*Bombay* ...	10 00	....	D. McCarthy.........	Payé.
Ecluse 21......	13 mai......	*Baroness*...	10 00	....	D. McCarthy.........	"
Ecluse 20......	17 juin......	*Thrush*....	....	10 00	Cie M. T.............	"
Mr. Bge.......	17 juillet....	*Glenmount*.	69 69	....	Cie M. T.............	"
Ecluse 17......	5 juillet.....	*Iona*.......	1,333 09	....	E. A. Hall...........	"

CANAL DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du bateau.	Dommages-intérêts.	Amende.	Mom du propriétaire.	Observations.
	1906.		$ c.	$ c.		
Pier à la Pointe F..........	27 août.....	*Ceylon*.....	265 37	....	The Calvin Co........	Il a été payé $2 le 27 1907, et la balance le 1er novembre 1907.
Pier à la Pointe F..........	24 octobre...	*Buckeye State*. ..	157 90	....	J. L. Crosswaithe.....	Il a été payé $150 le 23 juillet 1907 et la balance le 23 novembre 1907.
	1907.					
Ecluse 27......	18 octobre...	*Nevada*.....	25 00	....	Can. Lake Trans. Cie..	Payé.
Ecluse 28......	24 août.....	*Georgetown*.	150 00	....	J. L. Crosswaithe.....	"

CANAL WELLAND.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, Ont., 31 mars 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'entretien et l'exploitation du canal Welland et de ses ramifications durant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Saison de navigation.

La navigation sur le canal s'est ouverte le 15 avril et s'est fermée en décembre 1907.

Accidents.

Il n'y a eu qu'un seul accident grave au cours de l'exercice. Le remorqueur *Schenck,* en descendant le canal, le 4 mai 1907, a frappé le pont du chemin de fer Michigan-Central, à Welland, le jetant à bas de la pile-pivot, ce qui a eu pour effet de retarder la navigation pendant deux jours.

Améliorations—Nouveau canal.

M. Joseph Battle a bien avancé son entreprise pour la construction d'un mur de soutènement à la tranchée dans le roc à la courbe de Ramey.

M. M. J. Hogan a fini son entreprise pour les constructions d'un dock et d'un bassin de virement, à Welland.

M. W. E. Phin a avancé d'une manière satisfaisante l'ouvrage mentionné dans un contrat qui lui a été adjugé l'année dernière et qui consiste dans l'agrandissement du canal, près de Welland, et le dragage de la levée en face du dock de Welland et du bassin de virement. Les matières excavées servent à remplir le vieux fossé en arrière du dock.

Les machines destinées à actionner les portes d'écluses, dont on a fait l'épreuve au cours de l'été de 1907, ayant donné satisfaction, il a été adjugé à MM. Beatty et Fils, à responsabilité limitée, de Welland, un contrat pour la fabrication d'un nombre suffisant de ces machines pour toutes les portes du canal. Ces machines ont été livrées et l'on est à les installer. Quelques-unes pourront fonctionner dès l'ouverture de la navigation, et les autres un peu plus tard. Les moteurs ont été manufacturés par la *Packard Electric Company, Limited,* de Sainte-Catherine.

PORT-COLBORNE.

MM. Hogan et Macdonell s'occupent toujours à nettoyer la tranchée dans le port extérieur ainsi qu'à l'entrée, entre les brise-lames. Ils espèrent terminer cet ouvrage au commencement de la prochaine saison.

M. M. J. Hogan a terminé son entreprise des " nouveaux quais le long de la jetée ouest ".

MM. Peter Lyall et Fils, les entrepreneurs des élévateurs, ont à peu près terminé le bâtiment et sont à installer la machinerie.

PORT-DALHOUSIE

M. W. E. Phin a enlevé, à l'entreprise, une batture qui s'était formée entre les jetées à l'entrée du canal.

Réparations—Nouveau canal.

Outre les réparations ordinaires aux écluses, déversoirs, ponts, etc., qui ont été exécutées au cours de l'exercice par le presonnel du canal, on a renouvelé, ce printemps, le busc et environ cent pieds de la fondation à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 4, du béton étant substitué au bois.

Réparations—Vieux canal.

Le vieux canal a été mis à sec le 1er avril 1907, et l'on a réparé d'une façon permanente, au moyen de béton, la fondation de l'un des déversoirs, à l'écluse n° 2, qui avait été considérablement affouillée par les eaux.

Le pont tournant de la rue Saint-Paul a été complètement réparé et en partie reconstruit.

On a également reconstruit entièrement le pont sur l'écluse n° 5.

Rigole d'alimentation du canal Welland.

On a renouvelé, au cours de l'exercice, la superstructure du quai de l'Etat, à l'entrée de la rigole d'alimentation, à Dunnville.

Un pont en béton armé a été construit sur le fossé, à la traverse du chemin Petit, pour remplacer l'ancienne structure en bois.

PORT-MAITLAND.

M. E. Conroy, qui a entrepris de renouveler la superstructure ainsi qu'une partie de la substruction de la jetée de l'entrée est, à Port-Maitland, a terminé son entreprise au cours de l'automne de 1907. Les fortes tempêtes de l'automne et de l'hiver 1906-7, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport annuel, ont beaucoup endommagé l'ancienne jetée avant que l'entrepreneur ait commencé à y travailler. Une grande partie de la superstructure et la substruction, sur un parcours d'à peu près 286 pieds, ont été détruites. Il a fallu draguer une quantité considérable de gravier et de pierre pour pouvoir caler les nouveaux caissons à la place de ceux que l'eau avait emportés.

Eboulements sur le bief culminant.

Il s'est produit un éboulement considérable dans la levée est de la grande tranchée (*deep cut*), entre Allanburg et Port-Robinson, en janvier 1908, et 15,000 verges cubes de matières sont tombées dans le canal, obstruant en partie le chenal.

Un autre éboulement a eu lieu dans la levée ouest, à environ deux milles au sud de Welland.

Un contrat pour l'enlèvement de ces éboulis a été adjugé à M. W. E. Phin, dont la drague se trouvait heureusement dans le voisinage, et ce dernier y aura pratiqué un chenal lors de l'ouverture de la navigation.

TRAFIC.

Il s'est fait un très fort trafic, durant l'année, comparativement aux années précédentes, et plusieurs nouveaux beaux bateaux ont fait le service par cette route.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'eau, dans les lacs Erié et Ontario, ce dernier principalement, s'est maintenue bien au-dessus de l'étiage normal durant l'année.

M. Michael Corcoran est le seul employé qui ait été pensionné durant l'exercice.

M. Robert Coulter, un retraité, est mort le 21 mars 1908.

Annexé au présent rapport se trouve un relevé des deniers perçus pour dommages causés au canal par les différents bateaux; on y trouvera aussi un état des amendes pour contravention aux règlements du canal, un état indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses, à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, pendant chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,

Ingénieur surintendant.

CANAL WELLAND.

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1908, et de la somme payée à raison de ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bateau.	Montant du dommage.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1907.		$ c.	$ c.	1907.	
24 avril	Str *S. N. Parent*	29 20	29 20	18 mai	Port-Dalhousie.
29 "	" *Rutland*	17 33	17 33	18 "	"
10 mai	Barge *Baroness*	173 05	173 05	11 "	"
5 juin	Str *Turret Court*	9 75	9 75	9 juil	"
24 "	" *Carthagena*	10 00	10 00	24 juin	"
22 juil	" *Saginaw*	3 25	3 25	25 juil	"
9 août	" *San Juan de Austria*	125 00	125 00	9 août	Port-Colborne.
19 "	Barge *Ceylon*	297 65	297 65	18 sept	Port-Dalhousie.
9 sept	Str *Georgetown*	168 16	168 16	9 "	"
13 juil	" *Stormont*	7 58	7 58	17 oct	"
12 sept	" *Fairmount*	12 62	12 62	5 "	"
13 "	" *Iroquois*	6 60	6 60	28 "	"
24 oct	" *Wasaca*	65 10	65 10	12 nov	"
1er nov	" *Geo. C. Howe*	50 00	50 00	23 "	"

ETAT des amendes imposées aux bateaux en contravention avec les règlements du canal, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

Date de l'amende.	Nom du bateau.	Montant de l'amende.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1907.		$ c.	$ c.	1907.	
28 mai	Str. *J. R. Langdon*	10 00	10 00	26 juin	Port-Dalhousie.
19 juil	" *City of Montreal*	5 00	5 00	30 juil	"

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Minimum.		Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Minimum.	
1907.	pds.	Pcs.	pds	pcs.	1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	16	11	16	8	Novembre	16	4	16	1
Mai	17	1	16	9	Décembre	16	3	16	1
Juin	17	2	16	11					
Juillet	17	1	16	11	1908.				
Août	17	0	16	8					
Septembre	16	8	16	4	Janvier	16	9	16	2
Octobre	16	5	16	2	Février	17	0	16	7
					Mars	17	7	16	11

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1907.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	4	13	9	Novembre	16	8	14	2
Mai	18	2	14	7	Décembre	15	9	12	9
Juin	15	9	14	8	1908.				
Juillet	16	0	14	7	Janvier	15	7	13	5
Août	15	9	14	9	Février	15	10	13	5
Septembre	16	0	14	6	Mars	15	5	13	5
Octobre	15	7	14	5					

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAUT-SAINTE-MARIE, Ont., 7 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les améliorations en voie à l'entrée du canal du Saut-Sainte-Marie, pour l'exercice terminé le 31 mars 1908:—

Dragage à l'entrée d'amont.—Trois contrats distincts couvrent les travaux d'approfondissement et d'agrandissement de l'entrée d'amont, suivant le plan d'amélioration préparé et approuvé. Le premier contrat, qui comprend la section de l'ouest, a été passé avec M. John Hickler et M. Henry Hickler, et les travaux ont été terminés heureusement le 1er novembre 1904.

Un deuxième contrat pour la section de l'est a été adjugé à M. C. S. Boone, le 3 mai 1905. Cette entreprise comprenait l'approfondissement et l'agrandissement de la partie du chenal depuis l'extrémité est des jetées d'entrée, en gagnant l'ouest, jusqu'à un point situé à un mille et un dixième. Parmi les conditions du contrat, il était stipulé que le chenal serait approfondi jusqu'à 21 pieds et 3 pouces au-dessus du plus bas étiage, et que sa largeur, qui est de 250 pieds aux jetées d'entrée, serait portée à 500 pieds, comme il apparaît aux devis. Les travaux en question se sont continués pendant la plus grande partie de la dernière saison, et ont été terminés le 28 novembre 1907. L'épreuve a démontré que le canal avait la profondeur voulue sur tout son parcours. Des sondages ont été également pratiqué dans le cours de l'hiver, et les profondeurs enregistrées dépassent même ce qui était exigé.

Le troisième contrat, concernant la section du centre, a été passé avec M. C. S. Boone le 11 mai 1907. Cette entreprise comprend la partie du chenal qui traverse ce que l'on appelle la batture Vidal, située à deux milles en amont de l'écluse. Le contrat, entre autres conditions, stipulait que le chenal serait approfondi jusqu'à 21 pieds 5 pouces, la même profondeur que celle exigée dans les contrats antérieurs, et qu'il serait élargi à 500 pieds d'un bout à l'autre, comme l'indiquent les devis. L'entrepreneur a dragué la moitié nord du chenal, et pendant la prochaine saison il en fera le nettoyage, en sorte que le canal aura prochainement, je l'espère, la profondeur additionnelle si nécessaire à l'entrée d'amont. Les travaux sur la moitié sud commenceront dès que l'on pourra naviguer sûrement dans la partie nord.

Prolongement de la jetée sud, entrée d'amont.—Un contrat a été passé avec MM. Wright et McPhail pour prolonger de 40 pieds l'extrémité ouest de la nouvelle jetée en béton, sur le côté sud du canal. La substruction du coffrage a été mise en place et bien remplie de pierres, et on a laissé le tassement se faire pendant l'hiver avant de commencer la superstructure. On construira durant la prochaine saison la superstructure en béton.

Levée de protection en pierre ou massif destiné à protéger le prolongement de la jetée sud.—On a avancé la construction de la levée de protection en pierre en arrière

de la nouvelle jetée en béton, et l'extrémité ouest se fera quand le prolongement en voie sera terminé.

Poteaux d'amarrage en fonte.—Il a été passé un contrat avc MM. Wright et McPhail pour la construction de 19 poteaux d'amarrage en fonte qui devront être enfoncés dans des blocs de béton, à 40 pieds de distance les uns des autres, le long du côté nord de l'écluse. Cette entreprise a été exécutée d'une manière satisfaisante et achevée le 31 octobre 1907.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,

Ingénieur dirigeant.

M. M. J. BUTLER, I.C.,

Sous-ministre et ingénieur en chef,

Ottawa.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

SAUT-SAINTE-MARIE, Ont., 29 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'entretien et l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

Je tiens de M. F. B. Fripp, qui a rempli les fonctions de surintendant intérimaire jusqu'au 1er décembre 1907, une grande partie des renseignements mentionnés dans le présent rapport.

Le canal a été ouvert à la circulation le 22 avril et fermé le 15 décembre 1907, en sorte qu'il a été exploité durant 238 jours.

Les résultats obtenus cette année ont été de beaucoup les plus heureux depuis que ce canal est ouvert, comme l'indiquent le plus grand tonnage enregistré des navires et la quantité des marchandises transportées. En effet, le tonnage enregistré a été de 91½ pour 100, et celui des marchandises de 137 pour 100 plus élevé qu'en toute autre année antérieure. L'augmentation est probablement due en grande partie au fort trafic de la saison et à l'amélioration du chenal à l'entrée d'amont.

On a fait, comme d'habitude, l'échange des rapports concernant les bateaux avec les préposés du canal des Chutes-Sainte-Marie, de l'autre côté du fleuve, rapports d'après lesquels les autorités américaines compilent la statistique complète du trafic à cet endroit. Le tableau suivant contient une partie de cette statistique:

Années.	Nombre de bateaux qui ont passé l'écluse.	Tonnage enregistré de ces bateaux.	Tonnage total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Valeur approximative du fret transporté.	Percentage du fret transporté par des bateaux canadiens.	Nombre de passagers.
1855.......	193	106,296	14,503	....	....	....	4,270
1860.......	916	403,657	153,721	....	....	....	9,230
1865.......	997	409,062	181,638	....	....	....	19,777
1870.......	1,828	690,826	539,883	....	....	....	17,153
1875.......	2,023	1,259,534	833,465	....	....	....	19,685
1880.......	3,503	1,734,890	1,321,906	....	....	....	25,766
1885.......	5,380	3,035,987	3,256,628	....	....	....	36,147
1890.......	10,557	8,454,435	9,041,213	1.3	102,214,948	3.5	24,856
1891.......	10,191	8,400,685	8,888,759	1.35	128,178,208	4.0	26,190
1892.......	12,580	10,647,203	11,214,333	1.31	135,117,267	3.8	25,896
1893.......	12,008	8,949,754	10,796,572	1.1	145,436,957	4.1	18,869
1894.......	14,491	13,110,366	13,195,860	.99	143,114,503	3.5	27,236
1895.......	17,956	16,806,781	15,062,580	1.14	159,575,129	3.75	31,656
1896.......	18,615	17,249,418	16,239,071	1.	195,146,842	3.	37,066
1897.......	17,171	17,619,923	18,982,755	.83	218,235,927	3.	40,213
1898.......	17,761	18,622,764	21,234,634	.79	233.069.739	2.2	43,426
1899.......	20,255	21,958,347	25,255,810	1.5	281,364,750	3.1	49,082
1900.......	19,452	22,315,834	25,643,073	1.18	267,011,959	3.	58,555
1901.......	20,041	24,626,976	28,403,065	.99	289,906,865	4.	59.663
1902.......	22,659	31,955,582	35,961,146	.89	358,306,300	4.	59,377
1903.......	18,596	27,736,444	34,674,437	.92	349,405,014	6.	55,175
1904.......	16,120	24,364,138	31,546,106	.81	334,502,686	6.	37,695
1905.......	21,679	36,617,699	44,270,680	.85	416,965,484	5.	54.204
1906.......	22,155	41,098,324	51,751,080	.84	537,463,454	5.	63,033
1907.......	20,437	44,087,974	58,217,214	.80	569,830,188	5.	62,758

AVARIES.

Le 1er septembre, le steamer *John Stanton* a frappé la jetée sud, à l'entrée d'aval, l'avariant considérablement, et le lendemain, le steamer *H. P. McIntosh* abordait le chaland sur lequel se trouvaient les ouvriers occupés à faire des réparations. Les propriétaires de ces deux navires ont payé ce qu'il en a coûté pour faire les réparations nécessaires.

RÉPARATIONS.

A 9.30 p.m., le 6 juillet, la navigation du canal a été suspendue pendant que l'on pompait l'eau de l'écluse et que l'on réparait les réas de poulies des portes principales d'aval ainsi que les grilles placées sur les entrées des siphons destinés à remplir et à vider l'écluse. Les réas de poulies qui nous avaient causé du tracas parce qu'ils se trouvaient au-dessus du niveau du radier et avaient été frappés en plusieurs occasions par les bateaux, ont été abaissés de façon à ce qu'ils fussent hors d'atteinte, et l'on a assujéti les grilles déplacées par la glace au printemps. L'écluse a de nouveau été remplie d'eau à 2 heures p.m. le 8.

On a aussi fait des réparations à la jetée nord de l'entrée d'aval, que le steamer *Stanton* avait avariée, ainsi qu'au chaland du canal avarié par le steamer *McIntosh.*

La jetée sud, à l'entrée d'amont, a été nivelée et replanchéiée à partir de son extrémité est jusqu'au point de jonction avec le prolongement en béton.

A la fermeture de la navigation, on a dépendu les portes d'amont pour les remplacer par des portes de rechange. L'eau a été pompée de l'écluse, et l'on a nettoyé les siphons, abaissé dans le radier les réas de poulies des portes auxiliaires et fait quelques autres menues réparations à quelques chapes de poulies qui avaient été brisées.

On a soigneusement réparé, ce printemps, le mécanisme des portes et ventelles, et peinturé comme à l'ordinaire avant l'ouverture de la navigation.

AMÉLIORATIONS.

Des poteaux d'amarrage en fonte noyés dans des blocs de béton ont été posés sur le côté nord de l'écluse et remplacent les vieux poteaux en bois, ce qui donne une bien meilleure apparence à l'écluse. Il faudrait des poteaux semblables sur le côté sud.

Il semblerait à propos de construire un pavé sur le côté nord de l'écluse, en arrière des poteaux d'amarrage, pour la commodité du public, car la foule qui s'y presse parfois gêne le service, sans compter que ces gens courent de grands risques d'accidents, attendu que les câbles des bateaux embarrassent le pavé actuel.

Il a été fait une quantité de régalage considérable aux terrains, et l'on a enlevé une partie des déblais formant les hautes levées, mais il reste encore beaucoup à accomplir pour faire disparaître complètement ces levées et mettre les terrains en bon état.

La jetée nord, à l'entrée d'amont, est en très mauvaise condition, et le sommet devrait en être entièrement renouvelé. Lorsqu'il s'agit de refaire des structures de cette sorte, l'emploi de béton au lieu de bois paraît à propos, mais cette jetée est si mal alignée qu'on ne ferait que perpétuer un mauvais état de choses en y posant un sommet en béton, et je suggérerais plutôt de la renouveler complètement.

L'alignement de la levée du côté sud est aussi très mauvais, et l'on pourrait l'améliorer de beaucoup plus tard.

Les capitaines de bateaux se plaignent qu'il est difficile de pénétrer dans l'écluse en venant de l'extrémité d'aval, sans frapper la jetée sud, par suite de la décharge de l'eau des turbines. D'après les observations faites, la chose pourrait être vraie, et il serait à propos de changer les tuyaux de décharge de place, pour obvier à cette difficulté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. W. LeB. ROSS,

Ingénieur surintendant.

M. M. J. BUTLER, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

ETAT COMPARATIF DEPUIS L'OUVERTURE DN L'ÉCLUSE, 9 SEPTEMRRE 1895.

——	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895.		1896.		1897.	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	9 sept..... 6 déc.....		7 mai...... 10 déc.....		21 avril..... 14 déc......	
Tonnage canadien enregistré	125,240	....	586,571	....	398,343	—188,228
" américain "	623,131	....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	—404,776
" total..............	748,371	....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	—593,004
Eclusements..................	698	....	3,042	2,344	2,976	— 66
Nomb. de vaiss'x qui ont p. l'éc..	1,193	....	5,189	3,996	4,376	—813
Temps pris pour passer l'écluse..	212 h. 27 m.	....	984 h. 22 m.	771 h. 55m.	684 h. 11 m.	300 h. 11m.
" moyen de l'éclusement...	18.26 m.	....	18.42 m.	....	13.97 m.	
	1898.		1899.		1900.	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	11 avril ... 9 déc......		26 avril..... 20 déc......		23 avril...... 16 déc......	
Tonnage canadien enregistré	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	17,769
" américain "	2,354,606	1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	—772,302
" total..............	2,757,937	1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	—754,533
Eclusements..................	2,520	456	2,610	90	2,205	405
Nomb. de bateaux qui ont p. l'éc.	3,712	664	3,820	108	3,163	657
Temps pris pour passer l'écluse..	609 h. 30 m.	74 h. 40 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	101 h. 52m.
" moyen de l'éclusement...	14.51 m.		14.78 m.		14.73 m.	
	1901.		1902.		1903.	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	20 avril... 21 déc.....		1er avril.... 20 déc......		2 avril...... 13 déc......	
Tonnage canadien enregistré	776,331	196,803	1,366,087	589,756	1,616,385	250,298
" américain "	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,438	3,145,020	93,049
" total..............	2,448,962	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusements..................	2,906	701	3,418	512	3,242	176
Nomb. de bateaux qui ont p. l'éc.	4,243	1,080	5,169	926	4,418	751
Temps pris pour passer l'écluse..	724 h. 38 m.	183 h. 14m.	925 h. 57 m.	201 h. 19m.	883 h. 10 m.	42 h. 47m.
" moyen de l'éclusement...	14.96 m.		16.25 m.		16.34 m	
	1904.		1905.		1906.	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	30 avril... 26 déc.....		10 avril..... 20 déc......		10 avril..... 20 déc......	
Tonnage canadien enregistré	1,557,335	59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
" américain "	2,673,090	471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
" total..............	4,230,425	530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,616
Eclusements..................	3,012	230	4,031	1,019	4,152	121
Nomb. de bateaux qui ont p. l'éc.	4,092	326	5,853	1,761	5,913	60
Temps pris pour passer l'écluse..	811 h. 28 m.	71 h. 42 m.	1060 h. 38 m.	249 h. 10 m	1131 h. 23 m.	70 h. 45 m.
" moyen de l'éclusement...	16 16 m.		15 79 m.		16.35 m.	
	1907.					
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	22 avril... 15 déc.....					
Tonnage canadien enregistré	2,288,349	329,143	....	....	....	....
" américain "	9,887,633	5,487,643	....	....	....	....
" total..............	12,175,982	5,816,786	....	....	....	....
Eclusements..................	4,596	444	....	....	....	....
Nomb. de bateaux qui ont p. l'éc.	6,153	240	....	....	....	....
Temps pris pour passer l'écluse..	1378 h. 58 m.	247 h. 35 m.		....	....	....
" moyen de l'éclusement...	10.18 m.	....	....	....	....	....

CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 24 avril 1908.

M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux de construction du canal, imputables sur le capital, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Le canal qui relie les lacs Simcoe et Balsam était navigable à l'ouverture de la saison de 1907, à part l'écluse hydraulique de Kirkfield, qui n'a été formellement livrée à la circulation que le 6 juillet 1907. A partir de cette date et jusqu'au 26 octobre 1907, quand la navigation s'est fermée, le service sur l'écluse a eu lieu régulièrement. La *Dominion Bridge Company,* qui avait entrepris la construction de cette écluse, a cessé d'en avoir le contrôle le 31 décembre 1907, et le compte final a été préparé et remis au ministère.

Dans le cours du dernier exercice, on a préparé et transmis au ministère un compte final et détaillé en faveur de MM. Larkin et Sangster, les entrepreneurs de la section n° 2. Le compte final de MM. Brown et Aylmer, pour la section n° 3, achève, et sera probablement fini le mois prochain.

Après l'achèvement de l'écluse de Kirkfield, en juillet dernier, la navigation se trouvait ouverte depuis Orillia, sur le lac Simcoe, jusqu'aux chutes de Healy, sur la rivière Trent, soit sur un parcours de 160 milles. La profondeur de l'eau sur les buses des écluses qui relient la chaîne des lacs et des biefs de rivière entre ces endroits est d'à peu près 6 pieds, et les sas d'écluses ont 33 pieds de largeur et de 134 à 142 pieds de longueur d'un chardonnet à l'autre, sauf l'écluse de Rosedale, qui n'a seulement que 29 x 100 pieds environ. Cependant, on remplacera bientôt cette vieille écluse en bois par une autre en béton.

SECTION DE ROSEDALE.

L'été dernier, on a préparé les plans et devis d'une nouvelle écluse, d'un barrage et d'un petit canal qui doit relier les lacs Balsam et Cameron, et des soumissions ont été demandées. Il a été passé contrat pour l'exécution de l'ouvrage avec la *Randolph Macdonald Company, Limited,* le 24 février 1908. L'écluse de Rosedale et le nouveau canal auront les mêmes dimensions que ceux de la division des lacs Ontario-Rice, et l'on draguera la rivière et les chenaux des lacs conduisant au nouveau canal jusqu'à la profondeur de 9 pieds, au niveau normal des lacs.

Les entrepreneurs sont à l'œuvre et ont terminé de nettoyer l'emplacement du canal, transporté sur les lieux du gravier pour le béton et une partie de l'outillage, puis construit un certain nombre de maisons pour les boutiques, magasins, etc. Ils ont aussi acheté la flotte de dragage de MM. Brown et Aylmer, qui se trouve actuellement dans le lac Simcoe et qui sera conduite à Rosedale à l'ouverture de la navigation. En achetant cette drague, le remorqueur et les chalands, les entrepreneurs se sont mis en état de commencer prochainement le creusage, car autrement ils auraient eu à construire l'outillage sur les lieux, en sorte qu'il n'aurait été fait que très peu de creusage cette année.

SECTION DE BOBCAYGEON.

Au cours du dernier exercice, on a préparé un plan et devis pour la construction d'un nouveau barrage en béton à l'extrémité d'aval de la petite rivière Bob, pour remplacer l'ancien barrage en bois qui tombait en ruine. Un contrat pour la construction du barrage en question a été passé, le 3 décembre 1907, avec MM. McCoy et Wilford, à responsabilité limitée. Durant l'hiver, les entrepreneurs ont fait une partie du creusage dans le roc et dans la terre, pour la fondation de ce barrage, ainsi que

transporté sur les lieux tout le gravier nécessaire à la confection du béton; ils sont prêts aujourd'hui à commencer les travaux du bétonnage dès que l'eau du lac aura un peu baissé. L'ouvrage devra être terminé à bonne heure cet automne.

SECTION DE BUCKHORN.

L'année dernière, l'on a préparé les plans et devis d'un nouveau barrage en béton et d'un pont pour remplacer les anciennes structures à cet endroit, lesquelles étaient très délabrées. Contrat a été passé, le 2 juillet 1907, avec MM. E. et D. Conroy, pour la construction du nouveau barrage et du pont. Les entrepreneurs ont fini, à peu près, la moitié de l'ouvrage, y compris tous les pertuis dont on a commencé à se servir et qui ont été utilisés tout l'hiver pour contrôler les eaux du lac Buckhorn. 75 pour 100 du gravier nécessaire pour compléter le bétonnage ont été transportés sur les lieux, et les entrepreneurs ont aussi toutes les barres en acier qu'il leur faut pour renforcer le pont, en sorte qu'ils pourront maintenant terminer leur entreprise vers le milieu de la présente saison.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Section n° 1.—Cette section s'étend depuis la baie de Cook, lac Simcoe, en remontant la rivière Holland, jusqu'au débarcadère Holland, soit une distance de huit milles et demi. Le contrat pour l'exécution de ces travaux, qui consistent en grande partie de dragage, a été adjugé, le 30 août 1906, à la *Lake Simcoe Dredging Company.* La compagnie a pris toute la saison de 1906 à construire, à Barrie, une drague qui n'a été achevée et transportée sur les lieux qu'en mai 1907, et le pompage a commencé. Lorsque les entrepreneurs ont arrêté les travaux pour la saison, le 10 décembre, ils avaient creusé à peu près 9,900 verges cubes, ce qui représente le travail de la drague pendant l'année 1907. Il a été fait un peu de nettoyage à part cette faible quantité de dragage.

Section n° 2.—Cette section s'étend du débarcadère Holland à Newmarket, soit une distance de 4½ milles, dans laquelle il y a trois écluses d'une ascension totale de 43 pieds au-dessus du lac Simcoe. Le contrat pour l'exécution des travaux a été passé, le 12 février 1908, avec M. John Riley, qui l'a transporté, le 19 février 1908, à MM. Russell, Dill et Lothian, et ces messieurs se préparent depuis lors à commencer les travaux.

Pont du chemin de Queensville.—MM. D. Conroy et Fils, les entrepreneurs du pont, ont terminé la substruction en juillet dernier, et, le mois suivant, la *Dominion Bridge Company* a posé la superstructure sur les piles. Les entrepreneurs de la superstructure ont, l'automne dernier, construit une partie suffisamment large et élevée des abords pour permettre au public de se servir du pont durant l'hiver. Ces abords seront complètement finis ce printemps.

DIVISION DES LACS ONTARIO-RICE.

Pendant la dernière session du Parlement, le gouvernement a adopté la route de la rivière Trent, avec point terminus à Trenton, sur le lac Ontario, comme l'issue sud du canal, et il a été voté $700,000 pour commencer les travaux. Le ministère donna des instructions, en avril dernier, d'organiser un personnel d'ingénieurs et de préparer les plans et devis. En conséquence, on établit des bureaux à Trenton, à Campbellford et à Hastings, et l'on s'occupa d'obtenir les données supplémentaires pour la préparation des plans. Les 58 milles de la rivière couvrant une chute de 369 pieds entre le lac Rice et Trenton, ont été, pour les fins de la construction, divisés en sept sections. Les écluses, dans cette division, auront huit pieds et quatre pouces d'eau sur les buscs, et des sas de 33 pieds de largeur par 175 pieds de longueur, d'un chardonnet à l'autre. La profondeur des petits canaux, à chaque écluse, et des biefs de rivière, sera de neuf pieds au niveau normal de l'eau. Toutes les écluses, les barrages, les piles de pont et

les autres structures seront construits en béton, de façon à ce que tout l'ouvrage de ce canal soit de la nature la plus solide et durable.

A la date actuelle, on a complété les plans et devis des sections 1, 2, 3 et 5, et les contrats ont été adjugés. La préparation des plans pour les sections 4, 6 et 7 se poursuit.

Section n 1.—Cette section s'étend de Trenton à Glen-Millar, soit une distance d'environ quatre milles et un quart. La section renferme trois écluses de 20, 20 et 27 pieds d'ascension. Un contrat a été passé pour l'exécution des travaux avec MM. Larkin et Sangster, le 10 mars 1908, et depuis cette date les entrepreneurs ont transporté sur les lieux leur outillage et beaucoup de matériaux, et dans le moment un excavateur à vapeur opère dans la profonde tranchée, au sud du Grand-Tronc de chemin de fer, à Trenton.

Section n° 2.—Cette section s'étend de Glen-Millar à Frankford, soit une distance d'à peu près quatre milles et demi. La section renferme trois écluses de 18, 18 et 16 pieds d'ascension. Le contrat pour ces travaux a été adjugé à MM. Dennon et Rogers.

Section n° 3.—Cette section s'étend à partir de Frankford jusqu'à un endroit situé à trois milles à l'ouest de Glenn-Ross. La longueur totale de la section, en suivant la ligne médiale du canal et du chenal de la rivière, est de sept milles et demi. A Glen-Ross, il y a une écluse de neuf pieds pour racheter la différence de niveau due aux rapides de Chisholm. Le contrat pour ces travaux a été adjugé à la *Canadian General Development Company.*

Section n° 5.—Cette section s'étend de Campbellford à la baie Crow, distance qui est de trois milles. La section renferme deux écluses de 23 et 25 pieds. Un contrat a été passé, le 28 septembre 1907, avec MM. Brown et Aylmer. Depuis cette date les entrepreneurs ont fini le barrage de Middle-Falls, à part la plateforme en béton qui doit le recouvrir, et transporté pendant l'hiver dernier sur les lieux une grande quantité du gravier nécessaire. Il s'en trouve 15,000 verges cubes. Les entrepreneurs espèrent construire et finir cette année l'écluse à Middle-Falls, ainsi qu'une partie du barrage aux rapides de Stephen. Ils se sont aussi procuré de grandes quantités de bois de service et d'autres matériaux de construction.

Dans toutes ces sept sections, il y aura à faire beaucoup d'excavation sous l'eau, dans le roc et dans la terre, en sorte qu'il faudra construire sur chacune des dragues, des chalands, un remorqueur et des bateaux à foret, ce qui entraînera beaucoup de retards dans le commencement de l'excavation sous l'eau pour chaque entreprise. MM. Brown et Aylmer ont délivré au cours de l'hiver dernier tout le pin de la Colombie-Britannique qu'il faudra pour la flotte de dragage actuellement en voie de construction dans la baie Crow, mais qui ne pourra faire le service qu'à la fin de l'été.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur surintendant.

CANAL RIDEAU.

Bureau de l'Ingénieur surintendant,

Ottawa, 1er avril 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le canal Rideau, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

La navigation s'est ouverte, à Ottawa, de même qu'à Kingston-Mills, le 1er mai 1907. La fermeture de la navigation a eu lieu, à Ottawa, le 29 novembre 1907, et à Kingston-Mills le 27 novmebre 1907.

Lorsque je vous ai envoyé mon rapport annuel, à la même époque l'année dernière, l'inondation du printemps était commencée, et outre les dommages qu'elle a causés au

grand radier, à Hogsback, et au déversoir de Black-Rapids, la glace a détruit les piliers, aux Narrows, tant en amont qu'en aval de l'écluse, et l'on trouvera tous les détails à ce sujet au chef de l'écluse des Narrows.

Vers la fin de la dernière saison, l'eau est devenue exceptionnellement basse dans le lac Rideau, ce qui a causé des embarras à la navigation, car les bateaux de la ligne régulière pouvaient à peine traverser la tranchée conduisant du lac à l'écluse Poonamelee, et il a fallu même, en effet, remplacer l'un des bateaux réguliers par un autre d'un plus faible tirant d'eau.

Cela s'est produit vers le milieu d'octobre et résultait de la sécheresse phénoménale de l'été.

L'inondation n'est pas encore commencée, cette année, et bien qu'il soit tombé, l'hiver dernier, une plus grande quantité de neige que jamais auparavant, à ma connaissance beaucoup de cette neige a fondu et l'eau s'est écoulée tranquillement parce que, s'il faisait chaud le jour, il gelait la nuit, en sorte que quand la débâcle arrivera, dans le cours de quelques jours, il y aura si peu de neige qu'il ne restera, je crois, que le volume d'eau normal à s'écouler.

A part cela, la glace n'est pas aussi épaisse que d'habitude, et, tout bien examiné, je n'appréhende pas beaucoup de dommages ce printemps, soit par l'inondation, soit par la glace.

Les principaux travaux et les réparations exécutés sur le canal, au cours du dernier exercice, sont les suivants:

OTTAWA (8 ÉCLUSES).

On a enlevé les vieux madriers sur une partie des quais, autour du bassin, depuis le pont Laurier jusqu'à vis-à-vis le nouveau patinoir, et on les a remplacés par des madriers en pruche de 3 pouces, après avoir renouvelé les poutres en cèdre. Il a été posé aux écluses trois nouveaux cadres de pertuis et quatre nouvelles poulies à chaînes. Diverses menues réparations ont été exécutées à la maçonnerie des écluses. Je regrette d'avoir à enregistrer la mort, survenue en juillet dernier, de M. N. W. Clarke, qui exerçait les fonctions de gardien d'écluses à ce poste depuis 19 ans.

PONT D'OTTAWA-EST.

Il a été fait de menues réparations au tablier de la travée mobile, ainsi qu'à la maison du gardien du pont.

PONT DE LA RUE BANK.

La travée mobile a été replanchéiée en madriers de pruche de trois pouces, et l'on a fait diverses menues réparations à la maison du gardien du pont.

PONT DE LA RUE CONCESSION.

Il n'y avait besoin d'aucunes réparations à cet endroit.

HARTWELL'S (2 ÉCLUSES).

On a posé ici deux paires de portes d'écluse et acheté quelques nouveaux châssis doubles pour la maison éclusière. Un mur de maçonnerie sèche environ 150 pieds de longueur a été construit en aval du déversoir, afin d'empêcher toute nouvelle érosion des levéees du chenal du déversoir, et l'on a fait diverses menues réparations à la station en général.

HOGSBACK (2 ÉCLUSES).

Comme il est dit plus haut, l'inondation du printemps de 1907 a causé ici les dommages considérables suivants:—

Le grand radier en bois situé en aval du batardeau de l'ouest, a été complètement détruit par la glace et emporté par l'eau.

Ce radier, qui avait à peu près 175 pieds carrés, était construit de coffrages remplis de pierres et planchéié avec des madriers de 3 pouces. Il était bordé de chaque côté d'un encoffrement de 12 pieds de hauteur et d'environ 8 pieds plus élevé que le plancher du radier.

Tout cela a été emporté, et le roc mou de nature schisteuse a été affouillé et s'est détaché par gros morceaux, quelques-uns de trois pieds d'épaisseur.

Lorsque l'eau s'est retirée, on a découvert que les travaux de reconstruction seraient beaucoup plus grands qu'on ne l'avait supposé d'abord; en effet, il a fallu un mois pour enlever les débris de toutes sortes.

Le radier a été entièrement reconstruit en bois rond, au fond, avec deux rangées de bois de pruche de sciage au sommet. le tout bien rempli de pierre et recouvert d'un plancher en madriers de chêne.

La pente du nouveau radier est plus forte, ce qui facilitera le passage de la glace et de l'eau, et l'on a reconstruit les caissons en ailes en bois carré remplis de pierre.

Le pilier du centre, entre les deux batardaux, que la glace avait également brisé, a été démoli et reconstruit; et l'on a construit un caisson de protection de plus de 100 pieds de longueur, à la jonction du batardeau avec le barrage principal.

Le mur en pierre entre les deux batardeaux avait également été démoli sur un parcours d'environ 50 pieds; il a été reconstruit en ciment de Portland. Le mur primitif se composait de pierres de fortes dimensions posées à sec.

Toutes ces réparations, qui étaient absolument nécessaires et qu'il a fallu faire immédiatement, ont coûté une forte somme d'argent, et c'est pour cette raison, en grande partie, que j'ai dû demander au ministère un crédit supplémentaire dans le budget. Une des dragues du ministère des Travaux publics a travaillé ici en mai dernier, et l'argile enlevée a été déposée sur le devant du batardeau et du barrage, afin d'arrêter les fuites.

On a posé deux nouvelles barres à crémaillère aux portes d'écluse, acheté quelques châssis doubles pour la nouvelle maison éclusière, fait de l'enrochement sur une partie du chemin de halage, et exécuté de menues réparations à la station en général.

BLACK-RAPIDS (1 ÉCLUSE).

Comme je le mentionnais dans mon dernier rapport, la partie centrale de l'un des déversoirs (contenant deux travées de poutrelles) a été emportée par la glace l'année dernière, et il fallait nécessairement reconstruire avant de pouvoir mettre les poutrelles. La chose ne pouvant se faire par suite de la hauteur de l'eau, l'on a substitué aux poutrelles de longues pièces de bois solidement contreventées au centre et revêtues de palplanches amont le courant. L'eau a été par ce moyen retenue d'une façon satisfaisante toute la dernière saison; c'était l'intention de reconstruire le déversoir l'année dernière, et l'on s'était procuré à cette fin tous les matériaux nécessaires avant la fermeture de la navigation. Toutefois, l'eau a été si haute pendant tout l'hiver dernier qu'il était impossible d'exécuter l'ouvrage sans construire de coûteux batardeaux, tant en aval qu'en amont du déversoir, et y pomper tout l'eau. J'ai donc décidé de laisser le déversoir dans son état actuel pour la prochaine saison de navigation, après l'avoir cependant de nouveau contreventé et renforcé, et j'ai la conviction qu'il remplira le but pendant une autre saison; on n'a à se plaindre que de l'apparence. Comme, par suite de la nature du fonds (qui se compose de pierres détachées et de roc fendu), la construction de batardeaux étanches est très coûteuse, j'espère que vous m'approuverez si je retarde les réparations jusqu'à une saison plus favorable. Il a été posé à l'écluse un nouveau cadre de pertuis, et l'on a bâti une nouvelle cuisine pour la maison éclusière et exécuté diverses menues réparations à la station en général.

LONG-ISLAND (3 ÉCLUSES).

Environ 50 pieds de palplanches de 10 x 12 pouces x 20 pieds de longueur ont été enfoncées au-dessus du batardeau. Cela complète les travaux, et l'on obtiendra, je

l'espère, l'objet en vue, qui est d'arrêter l'affouillement constant de l'argile, et la dépense considérable qu'il faut faire chaque année pour la remplacer sera ainsi épargnée. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

PONT DE MANOTICK.

On a reconstruit, l'hiver dernier, la travée mobile et renouvelé une partie du tablier des travées fixes.

PONT DE WELLINGTON.

Il n'y avait aucune réparation à faire à ce pont l'année dernière.

PONT DU DÉBARCADÈRE DE BECKETT.

Il n'y avait aucune réparation à faire à ce pont l'année dernière.

RAPIDES DE BURRITT (1 ÉCLUSE).

Diverses menues réparations ont été exécutées aux levées en amont de l'écluse, ainsi qu'à la station en général.

ÉCLUSES DE NICHOLSON (2 ÉCLUSES).

Il a été fait de menues réparations à la maison éclusière, ainsi qu'au magasin et à la station en général.

CLOWES (1 ÉCLUSE).

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

MERRICKVILLE (3 ÉCLUSES ET 2 BASSINS).

Le busc d'aval de l'écluse 21, dans lequel il y avait une fuite considérable, a été réparé, boulonné de nouveau au roc et rempli de béton. Pour exécuter ce travail, il a fallu construire un batardeau en aval de l'écluse et pomper tout l'eau. Un seuil neuf ne serait pas meilleur que le seuil actuel. Le mur nord du bassin d'aval a été jointoyé avec du ciment de Portland, et l'on a fait diverses menues réparations à la station en général.

KILMARNOCK (1 ÉCLUSE).

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

EDMOND'S (1 ÉCLUSE).

On a reconstruit les portes d'aval de l'écluse 25 et démoli puis reconstruit le busc d'amont avec de nouvelles pierres de taille. Un nouveau cadre de pertuis a été posé aux pertuis d'amont. L'eau a emporté, l'hiver dernier, le petit radier en coffrage placé en aval du déversoir, et l'on a dû ôter les poutrelles pour abaisser le bief et faire ensuite les réparations à la station en amont. Ce radier s'est échoué intact à environ 100 pieds en aval du déversoir et sera reconstruit au cours de l'été prochain. Cet étrange accident n'a nullement mis en péril la stabilité du déversoir.

OLD-SLYS (2 ÉCLUSES).

Il a été posé une nouvelle paire de portes d'écluse entre les écluses 26 et 27 et les piliers en maçonnerie à cet endroit, ainsi que les enclaves des portes, ont été démolis et reconstruits avec de nouvelles pierres de taille. On a aussi en partie reconstruit le busc du centre au moyen de deux nouvelles rangées de pierre. Du bardeau neuf a été

posé à la toiture de la maison éclusière, et l'on a fait quelques menues réparations à l'intérieur. Trois nouvelles rangées de pièces de bois ont été posées sur les piliers en amont de l'écluse, et diverses menues réparations exécutées à la station en général.

ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS (3 ÉCLUSES ET 1 BASSIN).

L'ancien enrochement de l'encoffrement en charpente, entre le mur en ailes de l'écluse d'amont et le pilier en pierre du pont tournant, tombant en ruine, on est à le démolir pour le rebâtir avec une partie de la vieille pierre de l'écluse d'Old-Slys. On a renouvelé quatre rangées des piliers en bois du bassin. Je m'occupe de faire combler graduellement, d'année en année, le côté sud du bassin, qui n'est pas assez profond pour permettre à aucun bateau d'y flotter et où il se fait un gaspillage inutile d'eau chaque fois qu'il faut remplir le bassin pour un éclusement, en sorte que le volume d'eau pour le remplir sera réduit. La maison éclusière est en mauvais état; en réalité, j'ai retardé à la faire réparer, jugeant qu'elle n'en valait pas la peine, et je vous ai demandé, dans mes estimations du mois d'août dernier, un montant pour construire une nouvelle maison. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSE ISOLÉE DE SMITH'S-FALLS (1 ÉCLUSE).

Le pont jeté sur l'étang du moulin a été replanchéié. On a construit une nouvelle cheminée en briques à la maison éclusière et fait diverses menues réparations à la station en général.

POONAMALIE (1 ÉCLUSE).

La maçonnerie de l'écluse 32 se trouvant en mauvais état, on a construit un batardeau en aval et pompé l'eau de l'écluse. Les musoirs d'aval et les enclaves des portes ont été démolis pour être reconstruits, et le busc d'aval a été réparé et bétonné. On a également démoli les enclaves des portes d'amont jusqu'au niveau du busc d'aval. Deux nouveaux cadres de pertuis ont été posés. Ces travaux ne sont pas encore achevés, mais le seront, je l'espère, vers le 15 du présent mois. Il a été construit un nouveau magasin sur le côté sud de l'écluse, pour remplacer celui qui existait depuis si longtemps sur le côté nord. Je ne puis m'imaginer pourquoi on l'avait bâti sur le côté nord, qui forme pratiquement une île qu'aucun attelage ne pouvait jamais atteindre, sauf en hiver en établissant un pont sur l'écluse.

BEVERIDGES (2 ÉCLUSES).

L'on est à installer ici deux nouvelles paires de portes d'écluse. L'une des paires de portes est finie et l'autre sera achevée dans une semaine ou dix jours. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

BASSIN DE PERTH.

Diverses menues réparations ont été faites aux quais du bassin, au chemin de halage et aux ponceaux, ainsi qu'aux tabliers des quatre ponts appartenant au ministère. La Société d'Horticulture de Perth a beaucoup amélioré l'apparence du bassin, dans la ville, en y plaçant, avec l'aide des gardiens des ponts, des massifs de fleurs. Les levées ont été aussi nivelées et on y a semé de la graine d'herbe.

PONT DE LA TRAVERSE D'OLIVER.

Il n'a pas été fait de réparations à ce pont l'année dernière, mais il faudra, l'hiver prochain, reconstruire les piliers qui supportent la superstructure, du niveau de l'étiage en montant.

ÉCLUSE DES NARROWS (1 ÉCLUSE).

Comme la maçonnerie de cette écluse (n° 33) était en mauvais état, on a vidé l'écluse (les batardeaux ayant été construits à l'entreprise, par M. Fred. Alford, d'Elgin, et le pompage fait avec nos propres pompes à vapeur), puis démoli cette maçonnerie, que l'on a ensuite reconstruite avec de nouvelles pierres de taille. Il a été posé deux paires de nouvelles portes d'écluse. La glace a considérablement endommagé, le printemps dernier, les piliers d'amont et d'aval de l'écluse, les deux rangées de pièces de bois du sommet ayant été soulevées et brisées. On a reconstruit les piles d'aval, mais l'eau était trop haute dans le haut du Rideau, l'hiver dernier, pour nous permettre de réparer les piles d'amont, en sorte que rien n'a été fait, malgré que tout le bois se trouvait sur les lieux. On fera ces réparations l'automne prochain, quand l'eau du lac sera basse.

NEWBORO (1 ÉCLUSE).

Le batardeau à l'entrée d'amont de la tranchée a été fort endommagé par la glace le printemps dernier, et il a fallu le reconstruire presque entièrement; il est maintenant en bon état. On a aussi fait diverses menues réparations à la station en général.

CHAFFEYS (1 ÉCLUSE).

Il a été posé une nouvelle paire de portes à l'écluse 35. Le pont tournant a été replanchéié. On a également exécuté de menues réparations à la cuisine de la maison éclusière ainsi qu'à la station en général.

ÉCLUSE DE DAVIS (1 ÉCLUSE).

Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

CHUTES DE JONES (4 ÉCLUSES ET 1 BASSIN).

Le busc d'aval de l'écluse d'amont n° 37 a été réparé et sera reconstruit l'hiver prochain. Notre plongeur a aussi réparé, boulonné de nouveau et lié le busc d'aval de l'écluse 40. Diverses menues réparations ont été exécutées au barrage, aux ponts et à la station en général.

PONT DE LA POINTE DE BRASS.

Il n'a été fait aucune réparation à cet endroit l'année dernière.

UPPER-BREWERS (2 ÉCLUSES ET 1 BASSIN).

Deux nouveaux balanciers ont été posés aux portes de l'écluse 42 et diverses menues réparations exécutées à la station en général.

LOWER-BREWERS (1 ÉCLUSE).

Le déversoir a été entièrement reconstruit et l'on s'est procuré un nouveau jeu de poutrelles. Diverses menues réparations ont été exécutées à la maison éclusière ainsi qu'à la station en général.

KINGSTON-MILLS (4 ÉCLUSES ET 1 BASSIN).

Il a été posé un appareil de chauffage à air chaud dans la nouvelle maison éclusière, et le gardien de l'écluse a payé pour sa part 25 pour 100 du coût de cet appareil. La levée de l'ouest a été réparée et M. William Keenan a entrepris de fournir la pierre et de l'étendre. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le bois de sciage en pin Douglass, dont on s'est servi l'année dernière pour les portes d'écluses et fortes structures, a été acheté par contrat passé avec la *Ottawa Lumber Company,* et la quantité s'est élevée à 136,695 pieds, d'un pouce d'épaisseur.

Le ciment employé à réparer la maçonnerie, soit 1,600 barils, a été acheté par contrat de M. Adam Foster, de Smith's-Falls. M. W. G. Charleson, d'Ottawa, a fourni, à l'entreprise, les 5,500 livres de blanc de plomb nécessaires pour le peinturage.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

La drague *Rideau* a travaillé, au cours de la dernière saison, à draguer les abords du quai, à la baie de Seely, ainsi qu'à Westport, dans le bas du Rideau. Elle a aussi dragué dans la rivière, juste en bas du barrage, à l'écluse de Black-Rapids, et a hiverné dans le bassin, à Ottawa.

On a fait de grosses réparations à cette drague au cours de l'hiver. La machinerie a été visitée et réparée; on a construit de nouvelles béquilles, calfaté la carène et réparé la grue.

Le nouveau remorqueur *Loretta,* construit à l'entreprise par les *Polson Iron Works,* de Toronto, a été livré en août dernier, et il est pleinement conforme au devis. Le vieux remorqueur *Stanly,* accepté pour acquis partiel du nouveau bateau, a été remis au capitaine des *Polson's,* à Kingston, où ce dernier avait conduit le nouveau remorqueur venant de Toronto.

On a employé le *Loretta,* pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre, à remorquer la drague et les chalands, à transporter le bois de sciage et les approvisionnements avec le chaland plat, ainsi qu'à faire les inspections.

Il faut un nouveau chaland à houille pour la drague, et c'est l'intention d'en construire un l'hiver prochain.

Cette division du ministère doit des remerciements au ministère des Travaux publics, qui a bien voulu nous prêter la drague *Nipissing,* un remorqueur et deux chalands à clapet, pendant deux semaines du mois de mai dernier, pour creuser et déposer l'argile sur le devant de nos constructions, au poste de Hogsback. Il y avait à cet endroit une fuite considérable et notre propre drague ne pouvait être transportée sur les lieux.

Le ministère de la Marine, à la demande de quelques propriétaires de bateaux, a commencé à marquer le chenal de ce canal. Pendant la dernière saison il a été ainsi marqué deux biefs au moyen de trépieds auxquels l'on suspendait des lanternes pendant la nuit, et, si je comprends bien, il en marquera de la même manière deux autres cette année.

L'on voudra bien me permettre de dire, en terminant, que les personnes qui ont utilisé le canal, l'année dernière, étaient très contentes que l'on eut prolongé les heures pour passer les bateaux jusqu'à 6 a.m., et à partir de 9 p.m., les dimanches; tous les intéressés ont trouvé cela très commode.

J'annexe à ce rapport un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau, pendant chaque mois, sur les buscs d'aval des écluses n°s 1 et 47, à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS,

Ingénieur dirigeant.

M. M. J. Butler, I.C.,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
OTTAWA, 1er avril 1908.

DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les buscs d'aval des écluses nos 1 et 47, à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement, chaque mois du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

Ottawa, écluse n° 1. Maximum.	pds.	pcs.	Ottawa, écluse n° 1. Minimum.	pds.	pcs.	Kingston-Mills, écluse n° 47. Maximum.	pds.	pcs.	Kingston-Mills, écluse n° 47. Minimum.	pds.	pcs.
2-4 avril......	15	5	25-26 avril......	11	3	24-30 avril......	9	1	1-3 avril......	8	10
25-26 mai......	19	10	1er mai......	12	7	17-31 mai......	9	3	1-8 mai......	9	1
1er juin......	19	2	30 juin......	15	1	25-30 juin......	9	5	1-19 juin......	9	3
3-4 juillet......	15	2	31 juillet......	11	1	28-31 juil......	9	10	1-2 juillet......	9	5
1-2 août......	11	1	29-31 août......	8	1	1er août......	9	10	31 août......	9	0
31 sept......	9	11	8 sept......	7	8	1-6 sept......	9	0	16-26 sept......	8	10
19-20 oct......	10	7	6 oct......	9	7	1-6 oct......	8	11	31 oct......	8	6
11 nov......	13	3	1-2 nov......	9	11	1-2 nov......	8	6	22-30 nov......	8	2
18-20 déc......	11	6	2 déc......	10	3	25-31 déc......	8	7	1-3 déc......	8	2
1-2 jan......	11	0	27 jan......	9	6	22-31 jan......	8	11	1-7 jan......	8	7
1-2 fév......	10	0	12-14 fév......	9	4	1-3 fév......	8	11	12-19 fév......	8	9
31 mars......	11	9	11-14 mars......	9	0	31 mars......	10	0	1er mars......	8	9

A. T. PHILLIPS,
Ingénieur dirigeant.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

SAINT-PIERRE, C.-B., 31 mars 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux et l'exploitation du canal de Saint-Pierre au cours de l'exercice clos le 31 mars 1908.

Item 1.—Posé 7 nouvelles pièces de fonte moulées sous le pont tournant du canal, et remplacé 5 nouvelles jambes de force en bois sous le pont.

Item 2.—Posé 7 nouveaux poteaux d'amarrage.

Item 3.—Réparé les avaries causées à la porte intérieure de l'eau basse, du côté ouest, par la goélette *Argosy.*

Item 4.—Enlevé le galet de la porte intérieure de l'eau haute, du côté ouest, et renforcé l'axe qui était plié.

Item 5.—Exhaussé au moyen de coins les couronnes de roulement de trois des autres portes et posé 5 nouvelles chaînes.

Item 6.—posé 20 nouvelles défenses et construit des coussins pour les suspendre, et réparé 14 des vieux coussins et posé les défenses.

Item 7.—Badigeonné les entrepôts de l'Etat et la clôture qui entoure la propriété et posé une nouvelle plateforme à l'entrepôt.

M. Ross, ingénieur, a inspecté, en septembre dernier, les réparations et améliorations nécessaires, et son rapport, je suppose, a été envoyé au ministère.

La navigation sur ce canal s'est ouverte le 1er mai 1907 et s'est fermée le 14 janvier 1908. 1,332 steamers et bateaux ont monté ou descendu le canal durant cette période.

Il y a, sur le canal de Saint-Pierre, une écluse de marée et quatre paires de portes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. H. DEVEREUX.

M. M. J. Butler, I.C.,
Ingénieur en chef et sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL DE LA TRENT.

Peterborough, 11 mai 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-inclus mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation du canal de la Trent, pour l'exercice 1907-8.

L'étendue du canal aujourd'hui terminé et exploité couvre 160 milles.

La navigation s'est ouverte et fermée, dans les différentes sections du canal, aux dates suivantes:

De Hastings à Peterborough, ouverture, le 20 avril; fermeture, le 23 novembre.

De Peterborough à Lakefield, ouverture, le 29 mai; fermeture, le 14 novembre.

De Lakefield à Bobcaygeon, ouverture, le 3 mai; fermeture, le 28 novembre.

De Bobcaygeon à Rosedale, ouverture, le 3 mai; fermeture, le 23 novembre.

Du lac Balsam au lac Simcoe, ouverture officielle au public, le 6 juillet; fermeture, le 26 octobre.

On a fait, durant l'exercice, les travaux suivants sur la section qui s'étend des chutes de Healy à Bobcaygeon.

HASTINGS.

La maison éclusière a été réparée et mise en bon état. On a de nouveau peinturé les portes d'écluse. On a également peinturé de nouveau et replanchéié le pont.

LAC DU RIZ.

Il a été érigé un phare à l'entrée du chenal est de la rivière Otonabi.

IDYL WILD.

On a posé un nouveau plancher au quai et le coffrage a été rempli de pierres.

DÉBARCADÈRE DE HALL.

Il a été construit un nouveau débarcadère pour bateau à vapeur.

DÉBARCADÈRE DE GORE.

On a dragué le chenal des bateaux à vapeur conduisant au dock.

RIVIÈRE OTONABI.

Il a été creusé un chenal de 9 pieds de profondeur, 1,200 pieds de longueur et 100 pieds de largeur à Dangerfield.

DÉBARCADÈRE DE SMITHSON.

Un nouveau quai a été construit à cet endroit.

POINTE DE WALLACE.

On a construit ici un nouveau dock qui a coûté $1,200.

POINT TERMINUS DU TRAMWAY DE PETERBOROUGH.

On a construit ici un nouveau dock qui a coûté $1,400.

ÉCLUSE DE PETERBOROUGH.

Les portes d'écluse ont été peinturées de nouveau, les barrages flottants réparés et les piles reconstruites et remplies de pierres.

SECTION S'ÉTENDANT DE PETERBOROUGH À LAKEFIELD (10 MILLES).

Il y a dans cette section six écluses, outre l'écluse hydraulique. On a peinturé les portes d'écluses ainsi que les clôtures. Une nouvelle glissoire a été placée dans le barrage n° 5.

LAKEFIELD.

On a réparé et mis en place les barrages flottants s'étendant de Lakefield à la Pointe de Young.

POINTE DE YOUNG.

Il a été construit une nouvelle jetée d'entrée en béton à l'entrée d'amont de l'écluse. La propriété de l'Etat a été convenablement clôturée et le bureau refait à neuf.

LAC CLAIR.

Un nouveau phare a été placé à l'entrée du chenal conduisant à la pointe de Young. Il a été également placé un phare à l'entrée du lac Pierreux (*Stony Lake*).

LAC PIERREUX (*Stony Lake*).

On a exhaussé un certain nombre de petits quais, tant publics que particuliers. Le ministère en a payé les frais, parce qu'il avait jugé bon d'élever le niveau de l'eau du lac, dans l'intérêt de la navigation, mais les quais construits auparavant, lorsque le niveau était plus bas, se trouvaient submergés. Les quais ont été exhaussés proportionnellement à la hauteur du nouveau niveau de l'eau sur l'ancien.

CHUTE BURLEIGH.

Réfection du pont jeté sur le creek Perry.

LOVESICK.

Construction d'un nouveau barrage à cet endroit.

BUCKHORN.

On a construit une nouvelle jetée en béton à l'entrée d'amont des écluses. Il a été posé quatre nouvelles portes d'écluses et installé un nouveau mécanisme d'ouverture moderne.

Les travaux suivants ont été exécutés au cours du dernier exercice, dans la division s'étendant de Bobcaygeon au lac Balsam, y compris la section navigable de la rivière Scugog:

LINDSAY.

Nous avons érigé, sur la division Lindsay, neuf nouveaux phares et placé des feux sur deux balises, ce qui fait en tout treize lumières sur la rivière Lindsay, entre la ville de Lindsay et le lac à l'Esturgeon, parcours d'à peu près sept milles. Cette rivière est très sinueuse, et c'est pourquoi il faut autant de phares.

On a réparé temporairement, au moyen de nouvelles pièces de bois, le pont de la rue Wellington. Cependant, il faudra construire un nouveau pont à cet endroit.

Il a été érigé un abri pour le gardien du pont, à la rue Wellington.

De menues réparations ont été faites aux écluses et aux portes d'écluses, à Lindsay.

CHUTES FÉNELON.

On a réparé et peinturé la maison éclusière et les portes de l'écluse, et construit un mur en béton à l'extrémité d'aval de l'écluse, pour servir de soutènement à la levée, que les orages dégradaient constamment.

Nous avons construit à l'entrée d'aval, du côté sud, un débarcadère en béton de 60 x 16 pieds.

LAC CAMERON.

Il a été construit un nouveau phare à l'entrée du chenal des bateaux conduisant du lac Cameron à l'ouest du pont du chemin de fer.

LAC BALSAM.

A Rosedale, on a réparé les vieilles écluses et fait de menues réparations au barrage et à la glissoire. Il se construit ici, présentement, une nouvelle écluse et un nouveau barrage.

On a construit une nouvelle jetée et un phare à l'entrée du chenal des bateaux conduisant du lac Balsam à l'écluse de Rosedale.

Nous avons balisé le chenal des bateaux allant de Rosedale par le lac Balsam à l'entrée du canal.

Le chenal, à partir de Rosedale en montant le lac Balsam et la rivière au Goëland jusqu'à Coboconk, a été également balisé.

Les travaux suivants ont été exécutés, au cours du dernier exercice, dans la division s'étendant du lac Balsam au lac Simcoe:

CHEMIN DU PORTAGE.

Nous avons creusé un bassin de virement à cet endroit, et dragué la rivière aux Herbes (*Grass river*), en sorte que les petits steamers ordinaires, d'un tirant d'eau de six pieds et dont la longueur ne dépasse pas 50 pieds, peuvent maintenant remonter la rivière aux Herbes jusqu'au chemin Victoria, soit un parcours de 4½ milles.

DE KIRKFIELD À BALSAM.

Il a été exécuté beaucoup de travaux entre ces deux endroits de la division des lacs Simcoe-Balsam, et l'on a enlevé nombre de souches, troncs d'arbres, etc., flottants, provenant des terrains submergés de cette division et que le vent y poussait.

PONT DE LA QUATRIÈME CONCESSION.

On a gazonné de nouveau toutes les levées et construit trois milles de clôtures du côté des terrains submergés d'Eldon et de Carden.

BOLSOVER.

Le pont, à Bolsover, a été peinturé.

CHEMIN DE LA FRONTIÈRE.

Le pont a été peinturé et l'on a placé ici un petit abri pour le gardien du pont.

ÉCLUSE N° 1.

On a repeinturé les portes de l'écluse et exécuté quelques menues réparations. Il a aussi été érigé à cet endroit une nouvelle maison éclusière.

ÉCLUSE N° 2.

On a repeinturé les portes de l'écluse, exécuté quelques menues reparations, ainsi qu'érigé une nouvelle maison éclusière.

BARRAGE N° 3.

Nous avons construit une culée en béton pour un pont de chemin ainsi que des murs de protection en béton reliant les culées du pont au barrage n° 3, afin d'empêcher l'eau d'affouiller les levées.

Le chenal, entre l'écluse n° 1 et l'écluse n° 2, a été balisé.

ÉCLUSE N° 3.

On a peinturé les portes de l'écluse et construit une nouvelle maison éclusière.

ÉCLUSE N° 4.

On a peinturé les portes de l'écluse et construit une nouvelle maison éclusière.

ÉCLUSE N° 5.

On a peinturé les portes de l'écluse et construit une nouvelle maison éclusière. Le pont, à cette écluse, a été repeinturé.

Il a été construit un drain de 800 pieds de longueur, dont 200 pieds en tuyaux de grès de 14 pouces, pour enlever le trop-plein du canal en amont de l'écluse et empêcher tout dommage à la propriété voisine.

Un nouveau magasin a été construit à cette écluse.

LAC SIMCOE.

On a érigé un phare à l'extrémité du canal, sur le lac Simcoe.

Les travaux suivants ont été exécutés dans la section désignée sous le nom des "Eaux du réservoir", et qui consistent en nombreux lacs, rivières et cours d'eau qui ne se trouvent point sur la route du canal de la Trent, mais qui en sont les tributaires:

RIVIÈRE BRÛLÉE.

Barrage du lac des Pins.—Nous avons reconstruit ce barrage. La structure a 100 pieds de longueur et est en béton . Il a été posé une nouvelle glissoire de 150 pieds de longueur.

Stormy-Creek.—Nous avons réparé trois glissoires dans ce creek.

Lac à l'Ours.—Nous avons réparé le barrage et la glissoire.

Lac Grace.—Le chemin autour du lac a été exhaussé de 18 pouces. Ce chemin a un demi-mille de longueur, et il était inondé, jusqu'ici, parce que nous conservions l'eau dans le lac.

Contain-Lake.—On a réparé le barrage et la glissoire à cet endroit.

Lac du Diable.—La glissoire avait été emportée lors de la crue de l'eau au printemps. Nous l'avons, en conséquence, réparée.

Lac White.—On a de nouveau déposé du gravier en avant du barrage.

Barrage de Townsend.—Nous avons construit une nouvelle glissoire à cet endroit. Le barrage a également été réparé, et l'on s'est procuré de nouvelles aiguilles de pertuis.

Gooderham.—Il a été construit un nouveau magasin à l'usage du surveillant des eaux de la rivière Brûlée.

RIVIÈRE AU GOËLAND.

Norland.—On a reconstruit le barrage à cet endroit et réparé la glissoire.

Chutes d'Elliott.—Il a été posé un nouveau plancher sur le barrage et exécuté de menues réparations.

Chutes de Moore.—L'on a installé de nouveaux galets pour élever les aiguilles de pertuis, et l'on s'est aussi procuré quelques nouvelles aiguilles.

Lac du Fer-à-Cheval.—Ce barrage est en mauvais état, et il faudra le refaire sous peu. Le plancher a été réparé et d'autres menues réparations ont été faites.

Lac au Faucon (Hawk-Lake).—Nous avons élevé ce barrage de trois pieds, et il nous fournit maintenant un réservoir de plus grande capacité qu'autrefois.

Lac Kenesee.—On a déposé du gravier sur le devant de ce barrage et placé de nouvelles aiguilles de pertuis.

Lac de l'Aigle.—Il a été construit sur ce lac un abri pour le surveillant de ces eaux.

Lac Oblong.—Un nouvel abri à bateau a été construit ici à l'usage du ministère.

RIVIÈRE DE LA SAUVAGESSE (SQUAW RIVER).

On a réparé les barrages n°s 1 et 2 et posé des poutrelles et érigé des piliers de dérivation aux deux barrages.

RIVIÈRE MISSISSAUGUA.

Lac au Goëland.—On a réparé le barrage et posé quelques nouvelles aiguilles de pertuis ainsi que des galets d'aiguilles.

Lac de l'Aigle.—Ce barrage a été visité et mis en bon état.

Lac au Chevreuil.—La glissoire a été réparée; on a renouvelé le plancher de la glissoire où c'était nécessaire.

Barrage de Scott.—On s'est procuré de nouvelles aiguilles de pertuis.

CREEK DE JACK.

Les barrages, sur ce creek et le lac Jack, ont été réparés.

MATÉRIEL.

Nous avons fait construire au cours du dernier exercice, pour les fins de remorquage et d'inspection, une superbe embarcation que nous avons appelée la *Bessie Butler.* Le bateau a été construit à l'entreprise aux usines Polson.

Nous avons aussi achevé un nouveau chaland de 80 pieds de longueur et 22 pieds de largeur.

La drague *Trent,* que nous avons prêtée au ministère des Travaux publics, a sombré durant l'année et est regardée comme perdue, la coque au moins. Mais les machines sont en bon état et seront utilisées pour une nouvelle drague.

Il a été construit un nouveau chaland de dragage à l'usage des ingénieurs.

EMPLOI DES REMORQUEURS.

Au cours du dernier exercice, le remorqueur *Bob Hall* a travaillé principalement dans la division des lacs Simcoe-Balsam et sur la rivière Lindsay.

Le remorqueur *Sovereign* a été employé pour le peinturage des bouées, pour le remorquage des matériaux servant aux réparations, et on l'a aussi utilisé pour les fins d'inspection.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Deux des fonctionnaires du service extérieur sont morts au cours de l'exercice. Ce sont M. Timothy Leary, le gardien de l'écluse n° 2, dans la division des lacs Simcoe-Balsam, et M. William Trennum, le gardien du pont des écluses à Peterborough.

L'eau du réseau entier a été maintenue à une hauteur fixe et uniforme, et aucune plainte n'a été portée à ce sujet, dans le courant de l'année, ni par les propriétaires de bateaux à vapeur ni par les compagnies de force motrice.

Le 6 juillet a eu lieu l'ouverture formelle de l'écluse hydraulique de Kirkfield par le ministre des Postes, l'honorable M. Lemieux, et la circulation a commencé. Plusieurs milliers de personnes assistaient à cette cérémonie, qui marque une importante époque de l'histoire de ce canal. Grâce à cette écluse, l'on peut maintenant communiquer, par eau, du lac Simcoe au lac Balsam, ce qui porte l'étendue navigable à 160 milles depuis Orillia jusqu'aux chutes de Healy, à 16 milles, à peu près, en aval du village de Hastings.

Le volume du trafic sur le canal continue à s'accroître, et le nombre des éclusements a été, l'année dernière, le plus considérable qu'on ait eu pendant toute autre année sur ce canal.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. H. McCLELLAN,
Surintendant.

M. M. J. Butler, I.C.,
Sous-ministre, Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

RECONNAISSSANCE HYDROGRAPHIQUE DES ROUTES DU CANAL DE LA TRENT.

Bureau de l'Ingénieur dirigeant,
Ottawa, Canada, 4 avril 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux de reconnaissance hydrographique des routes du canal de la Trent confiés à mes soins, pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

La reconnaissance hydrographique d'une issue projetée pour le canal de la Trent, à partir du lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, par la rivière Nottawasaga, qu'on avait commencée le 21 mars 1907 et qui se poursuivait à l'ouverture du dernier exercice, s'est continée. Le parti en campagne a poussé le travail avec le soin et la précision que demande l'objet en vue, celui d'obtenir les données nécessaires pour établir une comparaison avec les autres routes rivales jusqu'à la baie Georgienne.

Les travaux ont été poussés avec une grande vigueur, et les études et investigations sur le terrain finalement terminées, puis le parti a été congédié le 29 juin 1907. Le personnel revint ensuite à Ottawa pour commencer immédiatement, au bureau, la préparation des plans et coupes, ainsi que du calcul des quantités devant servir pour les estimations.

Ce travail est maintenant à la veille d'être achevé. Le 29 février 1908, nous avons terminé les plans généraux et les profils du tracé projeté des routes alternatives du canal en vue des améliorations que l'on se propose de faire à la section n° 3 de la branche est de la rivière Holland, de Newmarket à Aurora, dans la province d'Ontario; aussi, le rapport et les estimations détaillées alternatives, y compris les calculs pour l'emmagasinage de l'eau, les réservoirs, etc.

Nous avons fini, le 27 du mois dernier, le travail de bureau se rattachant aux améliorations projetées de la branche ouest de la rivière Holland jusqu'à la rivière Schomberg, Ontario. Cela comprenait les plans généraux et coupes, ainsi que les plans détaillés des structures nécessaires, etc., 12 en tout, et le rapport et les estimations détaillées alternatives, qui tous vous ont été soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EDMOND J. WALSH, *M. de l'I. des I.C.*,
Ingénieur dirigeant.

M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ottawa, Canada.

BUREAU DE L'INGENIEUR GENERAL CONSULTANT DE L'ETAT.

OTTAWA, Canada, 14 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'avancement des études et des travaux de construction de la division ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à la clôture de l'exercice, le 31 mars 1908.

ÉTUDES DU TRACÉ.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a demandé l'approbation des plans et profils du tracé projeté à partir de Winnipeg jusqu'au bord est du creek Wolfe, endroit où se termine la "section des prairies" et où commence la "section des montagnes", soit un parcours de 916 milles (couvrant la "section des prairies" tout entière), et à partir du bord est du creek Wolfe sur un parcours de 169 milles vers l'ouest, ainsi que les plans et profils du tracé sur un parcours de 100 milles depuis Prince-Rupert en gagnant l'est, qui tous ont été approuvés par décret de l'Exécutif, sauf ceux des premiers 50 milles à partir de Prince-Rupert, que la Commission des chemins de fer a réservés jusqu'à ce que l'on ait décidé de certains établissements de conserves du saumon. Il reste donc à peu près 570 milles de la "section des montagnes" pour lesquels le tracé revisé est incomplet et dont les plans et profils n'ont pas encore été soumis à l'approbation par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

D'après l'état qui précède, l'on observera que la longueur de la "section des prairies" est de.......	916 milles.
Et de la "section des montagnes", approximativement de..................................	839 "
Ce qui fait une distance totale approximative, de Winnipeg à Prince-Rupert, de................	1,755 milles.

Il se peut qu'un tracé revisé de la "section des montagnes" réduise cette distance d'un ou deux milles.

AVANCEMENT DES TRAVAUX.

Régalement, ponts et ponceaux.

Contrat a été adjugé pour le régalement et la construction des ponts de la " section des praires " et sur 100 milles de la " section des montagnes ", soit en tout sur un parcours de 1,016 milles.

La construction de six cent soixante milles de la section entre Winnipeg et un endroit situé à un demi-mille à l'ouest du pont de la rivière Saskatchewan-nord est à peu près terminée, mais il n'a été fait que très peu de travaux sur le reste du parcours de cette section, qui est de 121 milles, sauf sur les deux importantes structures en acier, savoir: les ponts de la rivière Bataille et de la Saskatchewan-nord. Les travaux qu'il reste à faire sur ces 121 milles se composent d'environ 2,000,000 de verges cubes de déblai, de la construction de quelques petits ponts de chevalets et ponceaux, d'environ 60 pour 100 de la maçonnerie en béton des piles, des culées et des supports du pont de la rivière Bataille, et de l'érection de la superstructure de ce pont ainsi que de la superstructure du pont de la rivière Saskatchewan-nord (les matériaux pour ces superstructures n'ont pas encore été transportés sur l'emplacement de ces ponts).

Le seul travail qu'on ait fait à partir d'un point situé à un demi-mille à l'ouest du pont de la rivière Saskatchewan-nord jusqu'au creek Wolfe, soit un parcours de 125½ milles, a été de déblayer 939 acres de l'emplacement de la voie. Le contrat de cette section n'a été adjugé à MM. Foley, Welch et Stewart, qu'au cours de l'hiver dernier, et ces entrepreneurs se sont activement occupés depuis à y transporter des approvisionnements ainsi que l'outillage nécesaire afin d'être prêts à pousser vigoureusement la construction pendant la prochaine saison. Le délai pour l'achèvement de cette entreprise expire à la fin de novembre 1908.

Le contrat pour les premiers 100 milles à partir de Prince-Rupert en gagnant l'est a été récemment adjugé à la même firme. Aucun travail de construction n'y a été encore commencé, mais les entrepreneurs y transportent des approvisionnements et de l'outillage pour être prêts à agir aussitôt que ce sera possible.

Les plus importantes structures de la " section des prairies ", qui couvre 916 milles, sont les grands ponts en acier sur piles et culées en maçonnerie de béton:

1. Le pont de la rivière Assiniboine, à 10 milles à l'est de Portage-la-Prairie, de 426 pieds de longueur et de 15 pieds de hauteur; 1 travée de 250 pieds et 2 travées de 88 pieds chacune.

2. Embranchement de Miniota du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1 travée de 68 pieds.

3. Pont de la rivière Assiniboine, à Saint-Lazare, 1 travée de 250 pieds.

4. Pont de la rivière Saskatchewan-sud, de 1,501 pieds de longueur, et de 74 pieds de hauteur; 1 travée de 50 pieds, 1 travée de 125 pieds, 1 travée de 175 pieds, et 5 travées de 225 pieds.

5. Pont de la rivière Bataille, de 2,770 pieds de longueur et de 180 pieds de hauteur; une série de courtes travées sur chevalets en acier avec une grande travée sur la rivière.

6. Pont de la rivière Saskatchewan-nord, de 1,635 pieds de longueur et de 136 pieds de hauteur; 4 travées de 40 pieds, 100 travées de 50 pieds, 2 travées de 150 pieds, et 3 travées de 225 pieds.

7. Pont de la rivière Pembina, de 280 pieds de longueur et de 200 pieds de hauteur; 4 travées de 40 pieds, 7 travées de 60 pieds et 1 travée de 200 pieds.

L'état des travaux, sur chacune de ces grandes structures, peut se résumer de la manière suivante:

1. Pont de la rivière Assiniboine.—Le travail achève.

2. Embranchement Miniota du chemin de fer Pacifique Canadien.—L'entreprise est achevée.

3. Pont de la rivière Assiniboine à Saint-Lazare.—La substruction en maçonnerie de béton est terminée, et l'on est prêt à ériger la superstructure en acier.

4. Pont de la rivière Saskatchewan-sud.—Ce pont est terminé.

5. Pont de la rivière Bataille.—On a fait environ 40 pour 100 de la substruction en maçonnerie de béton et l'on est à fabriquer la superstructure en acier.

6. Pont de la rivière Saskatchewan-nord.—La substruction en maçonnerie de béton est finie et l'on est prêt à ériger la superstructure en acier.

7. Pont de la rivière Pembina.—Rien n'a encore été fait.

POSE DE LA VOIE.

La voie est posée à partir du 45e mille à l'ouest de Winnipeg jusqu'au 362e mille, et à partir du 407e mille jusqu'au 468e mille, soit un parcours de 378 milles de la ligne principale, outre 37 milles de voies de garage. Les travaux de la pose de la voie sont en cours.

RAILS.

Il y a en magasin 36,553 tonnes de rails d'acier de 80 livres, soit une quantité suffisante pour 292 milles de la voie; l'on recevra bientôt le reste des rails qu'il faudra pour rendre la voie à Edmonton.

TRAVERSES.

850,000 traverses ont été livrées sur le terrain, et cette quantité est suffisante pour 283 milles de la voie; d'autres traverses arrivent presque chaque jour.

Maintenant qu'on a surmonté la difficulté qu'il y avait à se procurer les traverses, l'on a toute raison de compter que la pose de la voie, de Winnipeg à Edmonton, ou à quelques milles à l'ouest d'Edmonton, sera terminée vers la fin d'octobre 1908.

APPAREIL D'ENCLENCHEMENT ET DE DÉCLENCHEMENT.

Il a été installé des appareils d'enclenchement et de déclenchement aux passages à niveau suivants d'autres chemins de fer.

1. L'embranchement Varcoe du chemin de fer Pacifique-Canadien, au 77e mille.
2. L'embranchement Arizona du chemin de fer Canadian-Northern, au 102e mille.
3. L'embranchement Miniota du chemin de fer Pacifique-Canadien, au 167e mille.
4. L'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Canadian-Northern, au 465e mille.

BALLASTAGE.

Le ballastage est terminé du 54e mille au 214e mille, soit sur un parcours de 160 milles. Sur certaines portions, il a été déposé une première couche de six pouces de ballast, et sur d'autres la pleine épaisseur de 12 pouces. Ces 160 milles du chemin sont en bon état d'exploitation.

BÂTIMENTS.

1. Il a été érigé une gare commune de brique à Portage-la-Prairie.

2. A la station de division de Rivers, l'on est à construire une gare de 38 x 105 pieds, une rotonde et un atelier des machines; 65 pour 100 à peu près des travaux ont été exécutés sur la gare et 95 pour 100 sur les deux autres constructions.

3. Une gare a été construite à la station de Nokomis.

4. A la station de division de Melville, l'on est à construire une gare de 41 x 137 pieds, une rotonde et un atelier des machines; 70 pour 100 des travaux sont faits à la gare et 65 pour 100 aux deux autres bâtiments.

SERVICE D'EAU.

L'on est à construire des services d'eau aux endroits suivants:

1. A la station Harte, au 106e mille, un réservoir, terminé à part le peinturage.

2. A la station de division de Rivers, au 120e mille, un réservoir, terminé à part le peinturage.

3. A la station de Saint-Lazare, au 201e mille, un réservoir, terminé à part le peinturage.

4. A la station Welby, au 214e mille, un réservoir, terminé à part le peinturage.

5. A la station Gerald, au 228e mille, un réservoir, terminé à part le peinturage, mais le tuyau n'est pas posé.

6. A la station Atwater, au 249e mille, l'on est à creuser un puits.

Des puisatiers travaillent, à d'autres stations, à trouver de l'eau.

GARDE-BESTIAUX.

Cent garde-bestiaux sont placés aux croisements de la voie publique, et il y en a 576 en magasin. Le nombre des garde-bestiaux que l'on possède déjà s'élève donc à 676.

CLÔTURES.

On a construit cinquante-cinq milles de clôture en fil métallique, mais ce travail a été suspendu durant la saison d'hiver. Il y a en magasin 253,500 poteaux, 4,374 rouleaux de fil métallique, 151 petits barils de crampons et 188 barrières, dont on se servira pour continuer la construction des clôtures pendant la saison de 1908.

TÉLÉGRAPHE.

On a construit deux cent soixante et onze milles de la ligne télégraphique, entre Winnipeg et Melville; cependant, ce travail a été suspendu pour l'hiver et sera repris vers le milieu de mai 1908, si le temps le permet.

DÉBOURSÉS.

Section des prairies........................	$ 19,465,857 25
Section des montagnes........................	1,016,740 12
Total des déboursés faits par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique......	$ 20,482,597 37

TRAFIC.

A la demande des cultivateurs et d'autres personnes habitant le long de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie a placé aux stations, au cours de l'automne dernier, des wagons destinés à recevoir le grain, et ces wagons, après avoir été chargés, étaient attelés aux trains de construction et conduits à Portage-la-Prairie, où ils étaient transférés au chemin de fer Pacifique-Canadien ou au Canadian-Northern, qui les rendaient à destination. C'était sans doute très commode pour les cultivateurs et les autres intéressés.

RÉSUMÉ.

En résumé, je puis dire que j'ai entrepris une tournée d'inspection, au mois de juin 1907, de la route projetée de Winnipeg au sommet de la passe Yellowhead (*Tête-Jaune*). C'est au cours de cette tournée que, de concert avec l'ingénieur de la compagnie, j'ai fait la délimitation de la "section des prairies" et de la "section des montagnes", conformément aux dispositions de la charte de la compagnie et de la convention

avec l'Etat. Le point de partage des deux sections a été fixé sur le rivage est du creek Wolfe, à 916 milles de Winnipeg.

Lors de ma visite, les travaux de construction se poursuivaient depuis Winnipeg jusqu'à la rivière Saskatchewan-nord, bien que, par suite de la difficulté à se procurer surtout un nombre suffisant d'ouvriers, le dressement de la plateforme et la construction des ponts n'avançaient pas aussi vite qu'on l'avait espéré avant l'ouverture de la saison.

De Winnipeg à Prince-Rupert, le point terminus de la voie sur la côte du Pacifique, la distance est approximativement de 1,755 milles, et l'on a réussi à établir jusqu'ici un tracé définitif très satisfaisant sur un parcours de 1,185 milles. Le tracé préliminaire des 570 autres milles est fait; l'on s'occupe présentement de le reviser, et il y a tout lieu de croire que le tracé définitif de la ligne entière sera complété dans quelques mois.

L'alignement des 916 milles de la " section des prairies " est remarquablement bon; mais, bien qu'il s'agisse de travaux dans la prairie, la construction est très onéreuse. Les levés indiquent d'excellents résultats sous le rapport des rampes et de l'alignement, dans la " section des montagnes ", et comme on pouvait s'y attendre, les travaux de construction à travers les montagnes Rocheuses sont difficiles, les tranchées se composant en grande partie de roc solide et les structures étant nombreuses.

Autant qu'on peut l'affirmer, d'après les conditions actuelles des travaux, on aura probablement complété, à la fin de la saison qui vient de commencer, le dressement de la plateforme et les ponts, sur un parcours de 1,000 milles, et posé 825 milles de rails. La voie, sur les 470 milles qui séparent Winnipeg de Saskatchewan, sera ballastée et parachevée, avec toutes les gares, rotondes, ateliers des machines et services d'eau nécessaires à une bonne exploitation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef de la division de l'ouest du chemin de fer National Transcontinental.

L'honorable GEO. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

No 1.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits au 31 mars 1908.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 31 mars 1908.	Subvention payée au 31 mars 1908.
				$ c.	$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00
2	†Atlantique et Lac-Supérieur	30	30	165,734 00	144,969 02
3	†Algoma-Central et Baie-d'Hudson	77	91	924,976 00	924,976 00
4	Atlantique, Québec et Ouest	20	20	64,000 00	64,000 00
5	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00
6	Baie-de-Quinté	15	35	141,722 45	141,722 45
7	Jonction de Beauharnois	19·50	19·50	62,400 00	62,400 00
8	Belleville et Hastings-North	6·84	6·84	21,888 00	21,888 00
9	Cie de c. de f. et de houille de Beersville	6·48	7	20,736 00	20,736 00
10	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	57,600 00
11	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	44·50	44·50	140,800 00	140,800 00
12	Bruce-Mines et Algoma	18	18	53,920 00	53,920 00
13	Bouctouche et Moncton	31·75	31·75	101,600 00	101,600 00
14	Canada-Atlantique	54·05	54·05	282,355 20	282,355 20
15	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00
16	†Canada-Est	107	107	350,400 00	350,400 00
17	†Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00
18	" " (prolongement)*	683·07	698·83	5,916,346 00	5,916,346 00
19	†Cape-Breton, prolongement	30	30	182,400 00	182,400 00
20	Caraquette	67	67	224,000 00	224,000 00
21	Central (du Nouveau-Brunswick)	45·66	89·50	238,400 00	142,400 00
22	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00
23	Columbia et Kootenay	27·75	27·75	88,800 00	88,800 00
24	†Canadian Northern	490	490	1,909,132 00	1,909,132 00
25	" " (Ontario)	....	270	1,356,800 00	1,316,096 00
26	" " (Québec)	210·42	213·59	814,658 71	814,658 71
27	Chateauguay et Northern	58	58	391,819 75	391,819 75
28	Cap-de-la-Madeleine	2·32	2·32	7,424 00	7,424 00
29	†Côte de la Nouvelle-Ecosse (maintenant Halifax et Yarmouth)	50	61	160,000 00	160,000 00
30	†Ontario-Central	21	40	144,061 36	144,061 36
31	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00
32	Cie de ch. de fer et de houille Colchester	4	4	12,800 00	12,800 00
33	Cie de chaux du Canada	4·80	4·80	15,360 00	15,360 00
34	Cie de houille du Canada	27·44	27·44	87,808 00	87,808 00
35	†Comté de Drummond	133·00	135·60	423,936 00	423,936 00
36	†Vallée Est du Richelieu	21·86	21·86	69,952 00	69,952 00
37	Edmonton-Yukon Pacifique	....	50	91,200 00	91,200 00
38	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00
39	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00
40	Esquimalt et Nanaimo	71	71	750,000 00	750,000 00
41	Cie de pont Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	1·33	30,000 00	30,000 00
42	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac-Erié	12·42	12·42	39,744 00	39,744 00
43	Grand-Tronc	Pont.	Pont.	500,000 00	500,000 00
44	Grand-Oriental	12·50	12·50	40,345 00	40,345 00
45	Jonction de Guelph	15·25	15·25	46,000 00	46,000 00
46	†Rive du Golfe	16·78	16·78	53,699 20	53,699 20
	A reporter	4,697·22	5,084·61	43,397,577 67	43,240,108 69

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits au 31 mars 1908.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 31 mars 1908.	Subvention payée au 31 mars 1908.
				$ c.	$ c.
	Report	4,697·22	5,084·61	43,397,577 67	43,240,108 69
47	Halifax et Sud-Ouest	98	246·80	1,238,450 93	1,238,450 93
48	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57
49	Hereford	48·50	48·50	155,200 00	155,200 00
50	Irondale, Bancroft et Ottawa	45	45	144,000 00	144,000 00
51	International (Québec)	49	49	156,800 00	156,800 00
52	International (N.-B.), ci-devant Ristigouche et Western	15	77	246,400 00	178,408 07
53	† Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	60·97	98	390,208 00	368,545 97
54	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00
55	Cie de ch. de f. de la Vallée de la riv Kettle	......	43·40	97,771 52	97,771 52
56	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00
57	Cie de ch. de fer Klondyke-Mine	30	30	256,000 00	197,184 00
58	Kingston, Napanee et Ouest	61·35	61·35	208,732 80	208,732 80
59	L'Assomption	3·50	3·50	11,200 00	11,200 00
60	† Lac-Erié et Rivière Détroit	126·90	128·05	475,851 00	475,851 00
61	Colonisation du Lac Témiscamingue	45·84	45·84	310,335 95	310,335 95
62	Leamington et Lac Saint-Clair	16	16	51,200 00	51,200 00
63	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	38·70	38·70	185,173 06	185,173 06
64	Lotbinière et Mégantic	30	30	96,000 00	96,000 00
65	Manitoulin et Rive-Nord	12·60	12·60	204,800 00	32,000 00
66	Middleton et Victoria-Beach	39·30	39·30	125,760 00	125,760 00
67	Montréal et Sorel (maintenant Rive Sud)	61·50	126·67	517,541 92	296,998 38
68	Montréal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00
69	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00
70	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90	12·90	41,280 00	41,280 00
71	Montréal et Ottawa	60	60	192,000 00	192,000 00
72	† Montréal et Ligne Provinciale	18·3	18·3	58,560 00	58,560 00
73	Colonisation de Montfort	32·20	32·20	167,440 00	167,440 00
74	Rivière Maganetawan	1·11	1·11	3,552 00	3,552 00
75	† Vallée de Massawippi	1·68	1·68	5,376 00	5,376 00
76	† Midland (Nouvelle-Ecosse)	57·18	58	399,060 40	399,060 40
77	Cie de houille Minudie, limitée	5·80	5·80	18,544 00	18,544 00
78	Nakusp et Slocan	36·80	36·80	117,760 00	117,760 00
79	Nouveau-Brunswick et Ile P.-E	35·45	35·45	113,440 00	113,440 00
80	Cie de c. de f. et de houille du N.-B	15	45	144,000 00	48,000 00
81	Cie de f. et de houille de New Glasgow	12·45	12·45	39,840 00	39,840 00
82	Nicola, Kamloops et Similkameen	47·20	45	302,080 00	300,800 00
83	Colonisation du Nord	20·90	20·90	133,760 00	133,760 00
84	Nord et Jonction du Pacifique	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00
85	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	73·50	235,200 00	235,200 00
86	Cie de ch. de f. de la Jonction de Napierville	27·10	27·10	173,440 00	173,440 00
87	Ontario, Belmont et Nord	9·60	9·60	30,720 00	30,720 00
88	Ontario et Québec	61·25	61·25	196,000 00	196,000 00
89	Montagne d'Orford	34	53·50	192,942 50	192,942 50
90	Cie de ch. de f. et de navig. d'Oshawa	7	7	22,400 00	22,400 00
91	† Ottawa, Nord et Ouest (autrefois Ottawa et Vallée de la Gatineau)	90·14	93·86	414,931 20	414,931 20
92	† Ottawa et New-York	53·87	53·87	262,384 00	262,384 00
93	† Ottawa, Arnprior et Parry Sound	159·58	159·58	779,712 00	779,712 00
94	Colonisation de Parry Sound	47·75	47·75	152,800 00	152,800 00
95	Pontiac et Jonction du Pacifique	70	70	193,578 00	193,578 00
96	† Jonction de Phillipsburg	7·41	7·41	23,712 00	23,712 00
97	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25	13,600 00	13,600 00
98	Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau	Pont.	Pont.	212,500 00	212,500 00
99	† Pembroke-Sud	20	20	64,000 00	64,000 00
100	Port Arthur, Duluth et Ouest	84·75	84·75	271,200 00	271,200 00
101	Québec Central	83	83	403,980 69	403,980 69
102	Cie du pont de Québec	Pont.	Pont.	374,353 33	374,353 33
103	Québec et Lac Saint-Jean	245·85	245·85	1,304,215 50	1,233,943 50
	A reporter	7,208·13	8,004·91	57,203,288 04	56,336,453 56

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits au 31 mars 1908.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 31 mars 1908.	Subvention payée au 31 mars 1908.
				$ c.	$ c.
	Report	7,208·13	8,004·91	57,203,288 04	56,336,453 56
104	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	30	96,000 00	96,000 00
105	Shuswap et Okanagan	51	51	163,200 00	163,200 00
106	Norfolk-Sud	17	17	54,400 00	54,400 00
107	Sainte-Catherine et Niagara Central	12	12	38,400 00	38,400 00
108	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2·23	2·23	375,000 00	375,000 00
109	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	38·85	38·85	217,600 00	217,600 00
110	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7	7	22,400 00	22,400 00
111	†Saint-Laurent et Adirondack	33·51	33·51	149,481 60	149,481 60
112	Rivière Sainte-Marie	44	46	177,400 00	148,094 00
113	Saint-Stephen et Milltown	4·64	4·64	14,848 00	14,848 00
114	Schomberg et Aurora	14·42	14·42	46,144 00	46,144 00
115	Témiscouata	112·95	112·95	645,950 00	645,950 00
116	†Mille-Iles	5·19	5·19	29,840 00	29,840 00
117	†Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	33·96	47·50	117,431 48	117,431 48
118	Vallée de la Tobique	27·88	27·88	134,016 00	134,016 00
119	Toronto, Grey et Bruce	4·58	4·58	14,656 00	14,656 00
120	†Comtés-Unis	59	59	188,816 00	188,816 00
121	Jonction de Waterloo	10·25	10·25	32,800 00	32,800 00
122	Comtés de l'Ouest	20	20	500,000 00	500,000 00
123	Pacifique d'Ontario-Ouest	18·75	18·75	60,000 00	60,000 00
124	York et Carleton	10·35	10·35	32,896 00	32,896 00
	Total	7,765·69	8,578·01	60,314,567 12	59,418,426 64

‡ A ajouter la subvention de vieux rails d'après état, partie iii, page 6, $152,305.20, et Atlantique et Nord-Ouest, $3,545,400, moins la subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne principale, $25,000,000, et au chemin de fer des comtés de l'Ouest, $500,000, ce qui concordera à l'état des subventions, dans la partie i, page 50, savoir, $37,616,131.84.

* Comprenant les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

† Par 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, 63-64 Vic., chap. 8, 1 Edouard VII., chap. 7, 3 Edouard VII., chap. 57, et 4 Edouard VII., chap. 34, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte du Parlement, ainsi que—à part la somme de $3.200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du *coût moyen* des milles subventionnés en sus des $15,000 par mille, la dite subvention ne devrait pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le Parlement, qui figure dans cet état comprend la proportion déterminée des subventions accordées en vertu de 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, 63-64 Vic., chap. 8, et 1 Edouard VII., chap. 7, 3 Edouard VII., chap. 57, et 4 Edouard VII., chap. 34, savoir : la somme produite par les $3,200 par mille, mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut conséquemment, être indiquée ici.

ETAT des chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent ou des montants fixes payables annuellement ou semi-annuellement pendant une période fixe d'années.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 31 mars 1908.
				$ c.
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 par 6 mois pour 20 ans	3,545,400 00
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	$ 3,136 " 21 "	Nil.
	Total	308		3,545,400 00

ÉTAT des chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de prêts.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		$	$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00
3	Cie du pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean	500,000	433,900 00
	Total	815,000	748,625 56

ÉTAT des chemins de fer qui reçoivent des subventions au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de vieux rails.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en vieux rails payés.
			$ c.	$ c.
1	Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	4,052	83.612 54	83,612 54
2	Elgin, Petitcodiac et Havelock	2,201	44,252 82	44,252 82
3	Cie du chemin de fer d'embranchement de Chatham	958	24,439 84	24,439 84
	Total	7,211	152,305 20	152.305 20

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de vieux rails.	Valeur des vieux rails prêtés.	Remarques.
			$ c.	
1	Cie de chemin de fer Kent-Northern	2,549	58,334 37	Par 51 Victoria, chapitre 3, seront accordés comme subvention (la sect. du chemin devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant par moins de 50 livres par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil aura été passé autorisant le transfert.
2	Cie de filature de coton d'Halifax	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada	597	11,964 66	
4	Cie de chemin de fer Albert	726	14,665 45	
	Total	4,105	89,299 38	

N° 2

LISTE DES ACTES ACCORDANT DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER PASSÉS CHAQUE ANNÉE.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coincide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du sous-ministre qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $2,200 par mille, ni n'excédant en tout 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemin de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans.. $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883) :—*

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Matapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées,

ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sous le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). *(Sanctionné le 25 mai 1883)* :—

17. Des avances en faveur de la " Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean ", pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de.. $ 500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). *(Sanctionné le 19 avril 1884)* :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité....... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................. $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull et Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.. 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)............................ 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.. 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Curtier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.. 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totallté.. 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 51,200

37. Pour une ligne de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.. 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions mentionnées en dernier lieu dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

---

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.

Par l'acte spécial 48 Vict., chap. 6 (1884). *(Sanctionné le 19 avril 1884)* :—

44. Relativement à une convention faite à la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885)* :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.......... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de......... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de $217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 58 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885) :—*

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en

totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un

million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886). *Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $256,090

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

77. Pour un chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.......... 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédent pas en totalité.......... 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille).......... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.......... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de...... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins

de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autosisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200, et n'excédant pas en totalité........ 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à

quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.......... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.......... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le che-

min de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.. 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-

Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin depuis la station de Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, une subvention de... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas 118,400

" Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de parties des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cettte fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par verse-

ments, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888.) (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	$70,400
135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	147,200
136. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	9,600
137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de	32,000
138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité........	41,100
139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-	

Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'an lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 271,200

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 96,000

141 A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.. 100,000

142 A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.................................... 288,000

143 A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.... 83,612 54

144 A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........................... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........................... 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge

linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 4,335

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de............. 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de................. 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). *(Sanctionné le 2 mai 1889)*:—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité . $ 172,400

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité............. 320,000

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité......................... 38,400

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 128,000

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 22,400

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 156,800

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 128,000

157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47[e] Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.......... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49[e] Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité.......... 244,500

159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47[e] Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.......... 145,000

160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45[e] Victoria, chapitre 14, et de la 49[e] Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.......... 35,000

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young *(Young's Mills)*, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 16,000

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.......... 375,000

163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Ponctiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 19,200

164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 96,000

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité .. 30,000

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 32,000

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 163,200

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité................ 3,200

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...................... 48,000

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité......... 64,000

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......................... 158,400

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 16,000

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité............ 64,000

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 14,400

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51[e] Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité................ 48,000

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 48,000

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.............................. 48,000

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité... 54,400

183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de vingt milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée ; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition : que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour trente milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des trente

milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour onze milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.... 600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 166,400

192. A la Compagn du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de rolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.... 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour trente milles de son chemin, depuis Lit le-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour cinq milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour cinquante milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Pobcaygeon et Pontypool, pour seize milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour trente-six milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour trente milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Brid-

gewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

201, A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour trente milles de son chemin, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité........ 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge........	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur........	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle........	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche........	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe........	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin........	14
De Saint-Faustin à Sainte-Jovite........	7½
De Sainte-Jovite au Lac-du-Sommet........	8
Du Lac-au-Sommet à la Chute-aux-Iroquois........	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert........	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles de chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer International, pour un chemin de fer depuis Sherbroke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité........................ 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.. 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.. 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité . 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Saut, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité........................ 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme

intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000 ; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400 .... $68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les

autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money ;* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt milles piastres par année, de la manière suivante, savoir :— la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie

de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité	28,100
232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas	5,250
233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention par un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	22,400
234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité	92,784
235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité.	79,700
236. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	158,400
237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité	46,040
238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité	89,600
239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de	179,200

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, uue subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée

comparativement à celle des 57 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Fnances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé ; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. . $64,000

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit :—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport........................	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapid	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux ; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit :—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892):—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3 .... $ 224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound, pour 53 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay, en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la côte du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'è l'Ile Plaister Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à oû près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pus en totalité..... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 10 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierreville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12

milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... 38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $9,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie du chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.............. 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence-Bridge en allant vers le lac Nicola.. 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour 6$\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles

de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de.. 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une anuuité semi annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuités à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000 ; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Reveveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi dépo é, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise ; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six moi suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de

cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... $ 64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité................ 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.. 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitoulin et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $ 96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité...... 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité..................... 64,000

274.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
275.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
276.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
277.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......	70,400
278.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.........	112,000
279.	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité	21,600
280.	Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	51,200
281.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	19,200
282.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité	63,000
283.	A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	99,200
284.	A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la Baie-James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,-200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les d ts points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........... 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, formant le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 25,024

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront com-

mencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même les fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith-Falls, et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara- Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte ; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1er avril 1893*) :—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................................	$ 64,000
297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...............	102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. 32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que posssible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 41 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité...... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité............ 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité........ 3,500

303. A le Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour $3\frac{1}{2}$ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................. 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.. 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité...... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la Justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de $\frac{3}{4}$ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à $33\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité................ 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin, jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité 25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit : depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer) ; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par

la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit :—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4 (1894). *Sanctionné le 23 juillet* 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge-Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... ....$ 48,000

316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas.. 86,800

317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 51,200

318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 4,790

319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 108,800

320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de

1887 ; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas............ 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.... 288,000

322. A la Compagnie de chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le conté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 23,600

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000 ;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1897, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts ;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa ; le tout n'excédant pas.... 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépasssant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache et de Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie de chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution de travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888 ; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité 41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................... 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's-Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction ; le tout n'excédant pas.. 300,000

337. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas........ 217,000

338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 48,000

339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité........ 96,000

340. Pour un chemin de fer depuis Lime Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 160,000

341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 80,000

342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 64,000

343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 102,400

345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 38,400

346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 12 milles à partir du 52me mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas........ 44,800

348 A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200; le tout n'excédant pas........................ 32,000

351 Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,080

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité.............. 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 6 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas.................................. 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $2,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St.-Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

369 Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas en totalité 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'exeédant pas en totalité 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit : lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par 59 Vict. (1896)

Par l'acte 60-61 Vict., ch. 4, 1897. (*Sanctionné le 29 juin* 1897.)

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionnés qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

375. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour $53\frac{87}{100}$ milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892 ;

376. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

377. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

378. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 ;

379. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62e mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894 ;

380. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite ;

381. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel de Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

382. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

383. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour 5½ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick ;

384. Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

385. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

386. A la Compagnie chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario ;

387. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Érié et Pacifique, pour $3\frac{50}{100}$ milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer Michigan-Central, dans la province d'Ontario ;

388. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry.

389. A la Compagnie du chemin de fer de Pembrooke-Sud, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembrooke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;

390. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;

391. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;

392. A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour $\frac{66}{100}$ de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;

393. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;

394. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $13\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;

395. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, dans la province de Québec ;

396. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;

397. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit, en haut, pour une distance de 40 milles ;

398. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milton, pour $1\frac{14}{100}$ millle de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;

399. Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;

400. Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

401. Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles ;

402. Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 35 milles ;

403. A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 61 milles de son chemin entre Yarmouth et Port-Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;

404. Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

405. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario ;

406. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière ; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

407. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1883 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....................................	$182,400
408. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembroke ; aussi pour la construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas..........................	$114,272
409. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité....	$35,872
410. A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas..................	$300,000
411. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $2,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..................	$66,000
412. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité....	16,000
413. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas................................	52,500
414. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas..	112,500

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil,

payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

6. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin 1897.*)

1. Sauf les conditions ci-après mentionnées, le gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le district d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau et Nelson, dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé "la ligne du Nid-de-Corbeau"), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer ; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir :—

De la part de la compagnie :

(*a.*) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tels espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité ;

(*b.*) Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville ;

(*c.*) Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compa-

gnie dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite ;

(*d.*) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'est de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir :—

Sur tous les fruits verts et frais, 33⅓ pour 100 ;
Huile de charbon, 20 pour 100 ;
Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100 ;
Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100 ;
Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100 ;
Vitres, 10 pour 100 ;
Fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100 ;
Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100 ;
Feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100 ;
Bestiaux, 10 pour 100 ;
Ustensiles en bois, 10 pour 100 ;
Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits ; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit ;

(*e.*) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante : un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf ; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits ;

(*f.*) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent ;

(*g.*) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes

de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ;

(*h.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements, et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression " terres " comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le gouverneur en conseil le prescrira ;

(*i.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le gouverneur en conseil ; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines :

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

2. La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

3. Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé "l'embranchement d'Alberta", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

Par l'acte 62-63 Vic., ch. 7 *(Sanctionné le 11 août 1899) :—*

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de

lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

415. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à, ou près Coe Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

416. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, Québec, n'excédant pas 53½ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne-mère jusqu'aux chutes de Shawinigan, Québec, n'excédant pas 6½ milles ;

417. A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près l'extrémité de la section subventionnée, jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{66}{100}$ de mille ;

418. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *via* Adelaïde et Arkona, soit jusqu'à Forest, Tedford ou Park-Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

419. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Frédéricton, dans le comté d'York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles ;

420. Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St-Peters, n'excédant pas 30 milles ;

421. Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *via* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

422. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la station de Brookfield, Nouvelle-Ecosse, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

423. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer Oriental du Canada, jusqu'au village de Stanley, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 6 milles ;

424. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottville, ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), dans la paroisse de Saint-Paul de l'Ile-aux-Noix, n'excédant pas 19 milles ;

425. Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon, *via* Lindsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles ;

426. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

427. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique, au village ou près du village de Quyon, vers le village du Portage-du Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

428. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 13 milles ;

429. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles ;

430. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles (cette subvention devant être payée seulement au cas où des droits raisonnables de circulation sur le chemin de fer du Sud-Est, entre les deux points ci-dessus mentionnés, ne seraient pas accordés à la compagnie en premier lieu mentionnée à des conditions approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé), et depuis Mont-Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas en tout 7½ milles ;

431. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool, *via* le village de Calédonia, ou jusqu'au village de Calédonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles ;

432. Pour un chemin de fer depuis Indian-Gardens, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles ;

433. La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-LaPluie, aux termes du chapitre 4 de 1897, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles mentionnés au dit acte, n'excédant pas en tout $512,000 ;

434. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou les exploitations minérales ou forestières, dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, par le chapitre 5 de 1892, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, et ne dépassant pas en totalité $32,000 ;

435. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles mentionnés au chapitre 4 de 1894 ;

436. Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, n'excédant pas 35 milles ;

437. Pour un chemin de fer depuis le Saut Sainte-Marie, Ontario, vers la rivière et le port de Michipicoton, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 40 milles ;

438. Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne-mère du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound jusqu'à la ville de Parry-Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles ;

439. Pour un chemin de fer depuis le village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers la ville de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 20 milles ;

440. Pour un prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, depuis Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou Woodstock, Ontario, n'excédant pas 28 milles ;

441. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles ;

442. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, pour un prolongement de son chemin de fer jusqu'à Stanstead-Plain, Québec, n'excédant pas 2½ milles;

443. Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, à l'Anse au Caribou (Nouvelle-Ecosse), distance de 10 milles ;

444. Pour un chemin de fer allant de Fort-Frances, Ontario, vers l'ouest jusqu'à un endroit situé à ou près l'embouchure de la rivière LaPluie, distance n'excédant pas 70 milles ;

445. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer depuis les houillères de Newcastle jusqu'à Gibson, Nouveau-Brunswick, distance n'excédant pas 30 milles ;

446. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne actuelle du chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, Territoires du Nord-Ouest, distance n'excédant pas 100 milles ;

447. Pour un chemin de fer à partir du voisinage de la station d'Antler, allant jusqu'à un endroit près de la montagne L'Orignal, Manitoba, distance n'excédant pas 50 milles ;

448. Pour un chemin de fer allant de Sunnybrae à Country-Harbour, et d'un endroit situé à ou près Country-Harbour-Cross-Roads à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, pour remédier à l'inexactitude du nombre de milles mentionné comme distance entre ces endroits dans la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, la distance supplémentaire n'excédant pas 15 milles ;

449. Pour un chemin de fer de Port-Clyde vers Lockport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles ;

450. Pour un chemin de fer allant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Halifax, vers le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles ;

451. Pour un chemin de fer allant de Labelle, dans la province de Québec, dans la direction du Nord-Ouest, jusqu'à Nominingue, par la voie de Notre-Dame-de-l'Annonciation, distance n'excédant pas 22 milles ;

452. Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, à Meaford, n'excédant pas 21 milles ;

453. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull, Québec, n'excédant pas 4 milles ;

454. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta-Ouest, allant d'un endroit sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, distance n'excédant pas 50 milles ;

455. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton, Territoires du Nord-Ouest, à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles ;

456. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, en sus des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, et en continuation depuis l'extrémité ouest des dits 20 milles vers la rivière Saint-Jean, nouvelle distance ne dépassant pas 15 milles ; et pour le chemin de fer de la compagnie allant d'un endroit sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à ou près les Grandes-Chutes ou Saint-Léonard, ou entre les Grandes-Chutes et Saint-Léonard, et dans la direction est vers Campbellton, le dit endroit devant être approuvé par le gouverneur en conseil, distance de 12 milles, le tout n'excédant pas 27 milles ;

457. Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles ;

458. A la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada, pour une ligne de chemin de fer partant de Nelson, Nouveau-Brunswick, et se reliant à la ligne-mère de la compagnie allant à Chatham, pour compléter le raccordement de Nelson à la dite ligne-mère, n'excédant pas en tout 2¼ milles ;

459. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir d'un point sur ou près le chemin de borne de Richmond, près de Deseronto, sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi, pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel à Tweed, dans une direction nord, sur une distance de 2 milles, et pour un prolongement de la ligne de la compagnie depuis l'extrémité des deux derniers milles mentionnés, dans une direction nord, n'excédant pas 3 milles,—en tout, 7 milles,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

460. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour une prolongation de sa ligne depuis son terminus actuel à Iron-Mines, dans une direction nord-ouest, sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi pour une prolongation du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son terminus sud actuel jusqu'à la jonction de l'Ontario Central et du chemin de fer Canadien du Pacifique, distance n'excédant pas 2 milles ; mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouvera que la compagnie peut obtenir des droits de circulation suffisants, à des conditions raisonnables, sur cette partie de la ligne du chemin de fer Ontario-Central entre l'extrémité actuelle du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de l'Ontario-Central,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

461. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer *Pembroke Southern* à ou près Golden-Lake, Ontario, vers un point sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, à ou près Bancroft, n'excédant pas 20 milles ;

462. Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, Québec, jusqu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 82 milles ;

463. A la Compagnie de chemin de fer du Lac-Erié et Riviére-Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, distance n'exédant pas 44 milles,—cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation suffisants sur le chemin de fer du Sud du Canada, entre les deux points ci-dessus nommés, à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé ;

464. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff-Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas 5 milles ;

465. Pour un chemin de fer depuis le village de Parry-Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas 20 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après memtionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

466. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour un chemin de fer depuis un point à une distance de 80 milles à l'ouest de la station Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest, jusqu'à Fort-Frances, sur une distance de 140 milles, à $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité.. $896,000 00

467. A la Compagnie du pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de piastres, duquel montant il pourra être payé 40 pour 100 sur les estimations mensuelles approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et de l'ouvrage fait $1,000,000 00

468. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour la restoration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec $50,000 00

469. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Richelieu à Sorel, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 35,000 00

470. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas. 50,000 00

471. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Nicolet, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

472. A la Compagnie du chemin de fer Mildland (à responsabilité limitée), pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 33,750 00

473. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 16,425 00

474. Aussi, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du Loup, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 15,000 00

475. Aussi, pour aider à la construction d'un pont d'acier et d'un viaduc sur la rivière Maskinongé, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ces travaux, n'excédant pas 15,000 00

4. Les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, à la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans le présent article, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement ; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, ni qu'aucune des dites compagnies ne fera de convention pour établier un fonds commun ou former une masse de ses recettes avec celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer ; et tout bail, toute fusion ou convention de ce genre sera absolument nul, excepté en tant que cette convention s'étendra aux arrangements de trafic et de circulation qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil' payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépassser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention

que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

7. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Par l'acte 63-64 Vic., ch. 8 (1900). (*Sanctionné le 18 juillet 1900*).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous men-

tionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

476. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la jonction du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa et du Grand-Tronc jusqu'au village de Minden, dans le comté d'Haliburton, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

477. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, commençant à un point à ou près la station de Caradoc, sur la ligne du Pacifique Canadien, et se rendant à la ville de Strathroy, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

478. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer du Sud de Pembroke à ou près Golden-Lake, vers un point sur le chemin d'Irondale, Bancroft et Ottawa à ou près Bancroft, Ontario, pour le nouveau prolongement de ce chemin dans une direction ouest à partir du terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, pour une distance n'excédant pas 20 milles.

479. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, pour 25 milles de sa voie ferrée depuis son terminus au havre de Michipicoton, lac Supérieur, vers la ligne-mère du Pacifique Canadien, et pour un autre prolongement de la voie ferrée de cette compagnie depuis le Saut-Sainte-Marie vers la rivière et le havre de Michipicoton, Ontario, dans la direction de la ligne-mère du Pacifique Canadien, 25 milles en tout, n'excédant pas 50 milles.

480. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un nouveau prolongement de sa voie depuis Bancroft ou son voisinage jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien entre Whitney et Barry's-Bay, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

481. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, sur l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, sur le Pacifique Canadien,—la compagnie s'engageant à ériger un pont entre Little-Current et la terre ferme, le dit pont devant être construit et entretenu de manière à donner toutes facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour la circulation gratuite des véhicules et piétons comme sur une route publique,—les travaux devant être commencés et poursuivis à partir de Little-Current et de Sudbury,—une moitié de la subvention étant applicable, à mesure qu'elle sera acquise, aux travaux commençant à Little-Current et poursuivis dans la direction de Sudbury, et une moitié applicable, à mesure qu'elle sera acquise aux travaux commençant à Sudbury et poursuivis dans la direction de Little-Current,—le tracé de la voie ferrée devant croiser l'embranchement sur Saut-Sainte-Marie du chemin de fer Canadien du Pacifique,—n'excédant pas 66 milles.

482. Pour un chemin de fer entre Bracebridge, dans le Muskoka, et un point à ou près de Baysville, Ontario, n'excédant pas 15 milles.

483. Pour un chemin de fer commençant à un point à 20 milles au nord de Parry-Sound et s'étendant de ce point jusqu'à la rivière des Français, Ontario, n'excédant pas 35 milles.

484. Pour un chemin de fer depuis un point à 20 milles au nord-est du village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers le village de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 40 milles.

485. A la Compagnie de Kingston à Pembrooke, pour un chemin de fer d'embranchement jusqu'aux mines de fer dans le township de Bedford, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

486. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie depuis le terminus nord actuel jusqu'à un point à l'est du dit terminus, n'excédant pas 2 milles ;

Et aussi pour un prolongement depuis un point sur le chemin de fer pour le relier au chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, au chemin de fer de la Baie-de-Quinté, au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, le reliquat de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892,—n'excédant pas 9½ milles.

487. Pour un chemin de fer depuis Dyment, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au district minier de New-Klondike, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

488. A la Compagnie du chemin de fer Schomberg à Aurora, pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus oriental jusqu'à son point sur ou près le lac Bond, Ontario, n'excédant pas 4 milles.

489. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James, pour une voie ferrée depuis la station de North-Bay ou son voisinage, sur la ligne du Pacifique Canadien, dans la direction de la baie de James ou du lac Tamagamingue, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

490. Pour aider à la Compagnie du pont de chemin de fer d'Ottawa à New-York, sur le Saint-Laurent, et pour la partie canadienne de ce pont, n'excédant pas $90,000.

491. A la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria sur le Saint-Laurent, province de Québec, en sus du montant reçu par la compagnie à compte de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, savoir : $270,000, afin de porter la subvention en aide à l'entreprise au chiffre de $500,000, à la condition que les péages exigibles pour la circulation des piétons et voitures sur le pont soient sujets à l'approbation du gouverneur en conseil, n'excédant pas $230,000.

492. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur l'Ottawa à la pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa, Ontario, et la cité de Hull, Québec, à la condition que le pont soit construit de manière à donner des facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le passage gratuit des voitures et piétons comme sur un chemin public, en sus des $112,500 déjà accordées,—et nonobstant tout ce que contient le dit acte, la subvention par le présent accordée, ainsi que l'octroi de $112,500 en vertu du chapitre 4 de 1897, seront payés lors de l'achèvement du pont et de ses avenues, sur rapport de cet achèvement par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre,—une somme n'excédant pas $100,000.

493. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour prolonger davantage sa voie au nord de la rivière du Cygne jusqu'à Prince-Albert, T. N.-O , en sus de l'octroi accordé par le chapitre 7 de 1899, une nouvelle longueur n'excédant pas 100 milles.

494. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité ouest de l'embranchement sur Waskada du chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba, allant plus à l'ouest, n'excédant pas 20 milles.

495. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, vers Cardston, Alberta, T.N.-O., pour 30 milles de sa ligne à $2,500 par mille.

496. A la Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan, pour un chemin de fer depuis le lac Duncan vers Lardo ou le lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche, n'excédant pas 30 milles.

497. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour le chemin de fer de la compagnie, en sus des 15 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, sur la section est de la ligne, et en le continuant à partir de l'extrémité ouest des dits 15 milles, une autre distance de 15 milles vers la rivière Saint-Jean ; et pour le dit chemin de fer, en sus des 12 milles subventionnés par le dit chapitre sur la section ouest de la dite ligne, une autre distance, à partir

de son extrémité est, de 15 milles, vers Campbelton, N.-B.,—n'excédant pas 30 milles.

498. Pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de Saint-Charles, sur l'Intercolonial, vers l'embranchement du chemin de fer de Témiscouata sur Saint-François, Québec, n'excédant pas 45 milles, et depuis l'embouchure de la rivière St. Francis, N.-B., dans une direction ouest vers la Jonction de Saint-Charles, 15 milles, n'excédant pas en totalité 60 milles.

499. Pour une ligne de chemin de fer depuis Bristol, dans le comté de Carleton, N.-B., sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction est, n'excédant pas 17 milles.

500. Pour une ligne de chemin de fer depuis Shédiac, comté de Westmoreland, N.-B., jusqu'à Shemogue et vers le Cap Tourmentin, dans le dit comté, n'excédant pas 38 milles.

501. Pour un chemin de fer depuis Lockport, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la rivière au Sable, ou quelque autre point convenable de raccordement, n'excédant pas 20 milles.

502. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée en prolongement de la voie de la compagnie dans une direction nord, entre Broadcove et Chéticamp, Cap-Breton, N.-E., n'excédant pas 40 milles.

503. Pour un chemin de fer entre Bridgetown et Victoria-Beach, N.-E., n'excédant pas 30 milles.

504. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, embranchement de Pictou, jusqu'à Kempt-Town, comté de Colchester, N.-E., n'excédant pas 4½ milles.

505. Pour un chemin de fer depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, N.-E., n'excédant pas 11 milles.

506. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour lui permettre de prolonger sa voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships-unis de Preston et Hartwell, province de Québec, n'excédant pas 30 milles.

507. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour une voie ferrée depuis un point dans le quartier d'Hochelaga, Montréal, jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand-Nord, dans ou près la ville de Joliette, passant dans le voisinage de la ville de L'Assomption, Québec, avec un tronçon se rendant dans la dite ville, n'excédant pas 42 milles.

508. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux chaussées de 10 pieds de largeur, pour la circulation gratuite des voitures et des piétons, comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, $150,000.

509. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du lac Ouareau, $15,000.

510. A la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska, pour une voie ferrée entre Victoriaville et Chester-Ouest, province de Québec, une distance n'excédant pas 12 milles.

511. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un embranchement à partir de ou près la ville de Joliette et se dirigeant vers Sainte-Emilie, en passant par les paroisses de Sainte-Béatrice et Saint-Jean-de-Matha, n'excédant pas 20 milles.

512. Pour un chemin de fer entre Farnham, province de Québec, et Frelighsburgh et la frontière internationale, n'excédant pas 21 milles.

513. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, à Saint-François-du-Lac, à la condition que le pont, avec ses approches, soit construit de manière à permettre aux municipalités d'en faire usage, d'établir et entretenir une voie convenable pour la circulation gratuite des piétons, voitures et animaux, le dit pont devant être approuvé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, $50,000.

514. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, $15,000.

515. Pour une ligne de chemin de fer depuis Halifax vers un point sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, dans le comté de Lunenburg, en sus et en prolongement des 20 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, n'excédant pas 20 milles.

3. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) Au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et dévis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le controle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

6. Le gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat entre Sa Majesté et la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

7. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. L'alinéa 20 de l'article 20 du chapitre 7 des statuts de 1899 est modifié en y insérant après le mot "ferrées", dans la quatrième ligne, les mots "ou de raccorder les dites lignes".

10. La subvention accordée par le chapitre 7 des statuts de 1899 pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, sera censée être applicable, quant à un tiers de son montant, à l'infrastructure et aux avenues du pont, et quant aux deux autres tiers, à sa superstructure; et la dite subvention pourra être payée sur cette base par autorisation du gouverneur en conseil, sur des estimations des travaux exécutés fournies de temps à autre par l'ingénieur en chef des chemins de fer et des canaux de l'Etat, de façon qu'un tiers de cette subvention, et pas plus, puisse être payé à l'égard et lors de l'achèvement de la maçonnerie de l'infrastructure et des avenues du dit pont, un tiers, et pas plus, lorsque les travaux et les matériaux de moitié de la superstructure seront faits et fournis, à l'égard de ces travaux et matériaux, et le tiers restant lors de l'achèvement complet des travaux.

Par l'acte 1. Edouard VII, chapitre VII *(sanctionné le 23 mai 1901.)*

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interpretation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais de têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer

n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $3,400 par mille :—

516. Pour un chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow et allant à Country-Harbour, Nouvelle-Ecosse, et partant d'un point à ou près Country-Harbour-Cross-Roads et allant à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 34, de 1899, n'excédant pas 80 milles.

517. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une voie ferrée partant d'un point de ou près la Jonction de Saint-Charles ou la Jonction de la Chaudière ou d'un point sur le chemin de fer Central de Québec près de Saint-Anselme, Québec, allant vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles,—et pour une voie ferrée partant de l'embranchement de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, et allant dans une direction ouest, vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, de 1900; aussi pour une voie ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, et ne dépassant pas en totalité 63 milles.

518. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la Ligne Provinciale, pour une voie ferrée depuis Farnham, Québec, jusqu'à Frelighsburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 37, de 1900, n'excédant pas 19 milles.

519. Pour une voie ferrée depuis un point sur l'Intercolonial à ou près la Jonction de Windsor, jusqu'à Upper-Musquodoboit, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 23, de 1897, n'excédant pas 40 milles.

520. Pour une voie ferrée depuis Pubnico, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port-Clyde ou la rivière Clyde, au lieu de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 26, de 1897, n'excédant pas 31 milles.

521. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée depuis le terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 7, article 2, alinéa 47, de 1899, et allant dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 3, de 1900; aussi entre le terminus les lignes précédemment subventionnées et un point situé à environ 40 milles à l'ouest de Golden-Lake, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 11 milles et ne dépassant pas en totalité 31 milles.

522. Pour une voie ferrée depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 31, de 1899, n'excédant pas 45 milles.

523. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Point-Tupper, sur l'Intercolonial, jusqu'à Broad-Cove et Chéticamp, Nouvelle-Ecosse, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, par le chapitre 7, article 2, alinéa 29, de 1899, et par le chapitre 8, article 2, alinéa 27, de 1900, n'excédant pas 98 milles.

524. Pour une voie ferrée depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 15, de 1899,—le contrat de subvention devant être conclu avec les syndics ou séquestres en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supé-

rieur, et devant contenir comme conditions que la subvention, lorsqu'elle aura été acquise, sera payée de la manière suivante :—

1° A la *Hamilton Bridge Works Company*, pour solde des superstructures de ponts sur la dite section du chemin de fer, quand elles auront été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000 ;

2° Pour l'achèvement de la chaussée et des travaux s'y rattachant ;

3° Pour solder les balances en souffrance. au *pro rata*, en règlement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension, matériaux et approvisionnements fournis au sujet de la construction de la dite section du chemin de fer, n'excédant pas en totalité 30 milles.

525. A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour une voie ferrée depuis un point sur la ligne du Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, Ontario, jusqu'à Schomberg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, n'excédant pas 15 milles.

526. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une voie ferrée depuis l'extrémité du 62ème mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 5, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

527. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour sa voie ferrée depuis Campbellton, sur l'Intercolonial, Nouveau-Brunswick, vers les Grandes-Chutes, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 10, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

528. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 36 milles de sa ligne depuis un point à ou près Shawville, franchissant la rivière Ottawa *viâ* l'île du Calumet, jusqu'à Pembroke, y compris la construction de ponts sur les deux chenaux de l'Ottawa à l'île du Calumet, et dont 14 milles prendront la place de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 3, alinéa 2, de 1897, n'excédant pas $115,200.

529. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour sa voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Sudbury et Little-Current jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson à ou près la rivière Goulais, en sus et comme nouveau prolongement de son chemin de fer subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 6, de 1900, une longueur additionnelle n'excédant pas 130 milles.

530. Pour une voie ferrée depuis Grandique-Ferry, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Arichat, n'excédant pas 8 milles.

531. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa voie ferrée subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 5, de 1900, dans une direction nord, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

532. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée depuis un point sur ou près le lac Sharbot, Ontario, *via* Lanark, jusqu'à Carleton-Place, n'excédant pas 41 milles.

533. A la Compagnie du chemin de fer Norwood à Apsley, pour une voie ferrée entre Norwood (Ontario) et le village d'Apsley, n'excédant pas 30 milles.

534. Pour une voie ferrée à partir d'un endroit sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, à ou près Wolfville (Nouvelle-Ecosse), jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin des Mines, n'excédant pas 1 mille.

535. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson, pour une voie ferrée à partir du Saut-Sainte-Marie et allant jusqu'à un endroit, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la rivière White, dans le district d'Algoma, en sus de la subvention accordée au chemin de fer d'Algoma Central en 1899, par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, et en 1900 par le chapitre 8, article 2, alinéa 4, une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 135 milles.

536. Pour une voie ferrée allant de Bridgetown (Nouvelle-Ecosse) à Middleton, en prolongement de la ligne subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 28, de 1900, n'excédant pas 11 milles.

537. Pour une voie ferrée allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc à ou près Burk's-Falls (Ontario) jusqu'à la rivière Maganétawan, n'excédant pas 2 milles.

538. Pour une voie ferrée allant d'Halifax au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, à partir de l'extrémité du 40e mille d'Halifax, subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 40, de 1900, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, n'excédant pas 30 milles.

539. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, dans le district d'Algoma, n'excédant pas 9 milles.

540. Pour une voie ferrée à partir de Roberval, Québec, allant à l'ouest vers la baie de James, n'excédant pas 60 milles.

541. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à la rivière Icelandic, par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles.

542. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour un prolongement de sa voie ferrée à partir du 50ème mille de Campbellton, déjà subventionnée, allant vers l'ouest, pour la raccorder avec sa ligne de chemin de fer subventionnée, à 27 milles à l'est de la rivière Saint-Jean, n'excédant pas 33 milles.

543. Pour une voie ferrée partant du lac Duncan et allant à Lardo ou au lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou de Lardo au lac La Flèche, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 3, alinéa 21, de 1900, n'excédant pas 30 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour la partie non acquise de la subvention accordée pour les 62 milles de sa ligne de chemin de fer allant de Hull vers le Désert, par le chapitre 4, article 3, alinéa 3 de 1897, une somme n'excédant pas $35,882.

4. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. La subvention de 66 milles, accordée à la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, dans l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, par l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1900, pourra faire l'objet d'un contrat avec la compagnie et être payée, et les travaux pourront être commencés et poursuivis en deux sections, la première commençant aux ou près des mines Victoria, dans le township de Denison, et allant jusqu'à Sudbury, et de là vers le nord-est dans la direction du lac Wahnapitaë, ne dépassant pas 33 milles ; la seconde section commençant à Little-Current et allant jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'y raccordant, à ou près Stanley, dans le township de Baldwin, sur le che

min de fer Canadien du Pacifique, ne dépassant pas 31 milles, à condition, cependant, que la compagnie exécute les entreprises énoncées à l'alinéa 6 de l'article 2 du chap tre 8 des statuts de 1900.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui auront établi à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1901, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront aussi construites sur un tracé, en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés en chaque cas dans un contrat qui sera conclu entre la compagnie et le dit ministre, contrat que le dit ministre est par le présent autorisé à conclure, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements de trafic et autres droits, qui offriront à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des facilités raisonnables et convenables dans l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements de trafic équitables et raisonnables avec les compagnies en correspondance, et un tarif de péages uniforme par mille, entre tous les chemins de fer qui se raccorderont entre eux ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par chacune des compagnies, ou sur chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné en vertu du présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer, devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

10. Le Gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Par l'acte 3 Edouard VII, ch. 57 (sanctionné le 20 octobre 1903).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de têtes de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

544. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une voie ferrée, de 9 milles au plus, allant depuis le terminus actuel à Ingersoll jusqu'à Woodstock, au lien de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 26.

545. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour une voie ferrée, de 40 milles au plus, allant de Burkton à Bobcaygeon, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 11.

546. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée, de 51 milles au plus, allant de Golden-Lake à Bancroft, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 6.

547. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un point à ou près Bancroft jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 5, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 16, respectivement.

548. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, de 31 milles au plus en totalité, allant depuis un point à Lambeth jusqu'à Strathroy, par voie des villages de Delaware, Mount-Brydges et de la station de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Thedford ou Parkhill, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 4, et le chapitre 8 de 1900, article 2, item 2, respectivement.

549. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour prolonger sa ligne, de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 31.

Pour une voie ferrée, de 20 milles au plus, de Jonquières à la Baie des Ha-Ha, au lieu de la subvention pour 12 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 21.

551. Pour une voie ferrée, de 50 milles au plus, allant depuis Lime-Ridge dans une direction nord à travers le comté de Wolfe jusque dans le comté de Mégantic, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

552. Pour une voie ferrée, de 60 milles au plus, depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manan, renouvellement de subvention, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897 et le chapitre 8 de 1900.

553. Pour une voie ferrée, de 18 milles au plus, de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes ; de 12 milles, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet ; et de 8 milles, de Saint-Placide à Saint-André, en totalité 38 milles au plus, renouvellement de subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 5 de 1892, respectivement.

554. Pour une voie ferrée, d'au plus 60 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 25.

556. Pour une voie ferrée, de 70 milles au plus, de Yamaska à Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 27.

557. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, pour la partie de sa ligne allant depuis un point à l'extrémité est de la cour de la station de Hull de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont Interprovincial dans la cité de Hull, n'excédant pas un mille ; et pour une voie ferrée d'un quart de mille au plus, jusqu'à la limite de la cité de Hull, depuis un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, présentement appelé le chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, au lieu des soldes des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 12 et 39, respectivement.

558. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest), pour une voie ferrée, de 67 milles au plus, allant depuis l'extrémité ouest de dix milles de sa voie, telle que déjà construite à partir de Campbellton, vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, renouvellement de subvention et au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, chapitre 7 de 1899, article 2, item 42, et chapitre 8 de 1900, article 2, item 22.

559. Pour une voie ferrée, de 26 milles au plus, allant de Woodstock à la frontière internationale, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

560. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, pour une voie ferrée, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Welford ou Westfield, ou entre les dits deux points, jusqu'à Gagetown, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

561. A la Shediac and Coast Railway Company, pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 25.

562. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 34 milles au plus, depuis les mines de houille de Mabou jusqu'à un point à ou près Glendyer, de là jusqu'à Orangedale, sur la ligne de l'Intercolonial, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, et au lieu de la subvention accordée par le dit chapitre pour 25 milles depuis Orangedale jusqu'à Broad-Cove.

563. A la Nova Scotia Eastern Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 116 milles au plus, depuis New-Glasgow jusqu'à Cross-Roads, Country-Harbour, de là vers la ville de Guysborough et de là jusqu'au détroit de Canseau, avec un embranchement depuis Cross-Roads, Country-Harbour comme susdit, en suivant la rivière de Country-Harbour jusqu'en eau profonde, au lieu des subventions pour 40 et 80 milles accordées par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 4 et 1, respectivement.

564. Pour une voie ferrée, de 4½ milles au plus, depuis la station Debert, sur l'Intercolonial, jusqu'à la mine de houille de Debert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 29.

565. Pour une voie ferrée, de 6 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert jusqu'au village de Minudie, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

566. A la Middleton and Victoria-Beach Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 41 milles au plus, depuis Victoria-Beach jusqu'à Middleton, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 28 et chapitre 7 de 1901, article 2, item 21.

567 A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(*a*.) Pour une ligne de chemin de fer, de 68 milles au plus, à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone.

(*b*.) Pour une ligne de chemin de fer, de 77 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant le Barrington Passage.

(*c*.) Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, à partir d'un point à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Caledonia.

(*d*.) Pour une ligne de chemin de fer, de 29 milles au plus, à partir d'un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool.

Les subventions à ces lignes de chemin de fer sont accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 17, 18, 35 et 36; par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 26 et 40, ainsi que par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 5 et 23, respectivement.

568. A la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant l'Inverness and Richmond Railway Company, à responsabilité limitée, pour 8 milles de chemin de fer de Point-Tupper à Broad-Cove; et pour une voie ferrée, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, renouvellement de subvention, et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

569. Pour une ligne de chemin de fer, d'un mille au plus, à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin-des-Mines, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 19.

570. A la Compagnie The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company, pour une voie ferrée, de 45 milles au plus, à partir d'un point à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, renouvellement des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892, et le chapitre 4 de 1894.

571. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 35 milles, à partir de Winnipeg-Beach ou Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic en passant par Gimli, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 26.

572. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona jusqu'à Edmonton, et de là en gagnant l'ouest vers la Passe-de-la-Tête-Jaune, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2. item 41.

573. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une voie ferrée, de 59 milles au plus, depuis Frédéricton jusqu'à Woodstock, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 5.

574. Pour une voie ferrée, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 22.

575. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer entre ces endroits, soit en sus et en continuation des neuf milles mentionnés dans l'item 1er du présent article (544).

576. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer, de 75 milles au plus, allant du terminus actuel de son chemin de fer, près Baptiste, en gagnant l'est, jusqu'à un point à ou près Renfrew.

577. A la Compagnie du chemin de fer de Nipigon, pour une ligne de chemin de fer, de 80 milles au plus, allant du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon, et à partir d'un point situé sur la rive nord du lac Nipigon en gagnant le nord.

578. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, allant de Little-Current, sur sa voie actuelle, jusqu'à Sudbury, et de là vers la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention pour 21 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 38.

579. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre, Nipigon et Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de Port-Arthur et gagnant le nord-est.

580. A la Compagnie du chemin de fer Temagami, pour une voie ferrée allant d'un point à ou près de Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Temagami, dans le district de Nipissing, de 50 milles au plus.

581. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour le prolongement de sa ligne à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près Actinolite, de là dans la direction du nord-ouest, en passant par les villages de Queensboro et de Bannockburn, jusqu'à un point dans le township de Marmora ou de Lake, dans le comté de Hastings, 20 milles en tout.

582. A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour 21 milles au plus, à partir de l'extrémité de sa ligne telle que subventionnée par le chapitre 7 de 1901, vers le nord.

583. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 265 milles, allant de Toronto, par voie du côté est du lac Simcoe, jusqu'à un point situé à ou près Sudbury ou au-delà par voie de Parry-Sound, au lieu des deux subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la Baie-de-James.

584. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, allant de Roberval jusqu'au quai de l'Etat, au lac Saint-Jean.

585. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour le prolongement, sur 22 milles au plus, de sa ligne de chemin de fer à partir de Morin-Flats jusqu'à Saint-Jérôme, de façon à la raccorder au chemin de fer le Grand-Nord.

586. A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, allant du lac Témiscamingue au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la direction du nord.

587. Pour une ligne de chemin de fer, de 20 milles au plus, de Waltham-Station à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac.

588. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, du lac Nominingue à la Lièvre.

589. Pour une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Lime-Ridge, dans le comté de Mégantic, jusqu'au pont du Saint-Laurent, à ou près Québec, 30 milles au plus.

590. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée, de 9 milles au plus, de Saint-François à Saint-Georges ; aussi, pour

une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, allant de la jonction de Scott jusqu'au pont de Québec.

591. Pour une ligne de chemin de fer, de 13 milles au plus, allant de la station du Lac-Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André.

592. Pour une ligne de chemin de fer, de 200 milles au plus, allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris les embranchements de la Malbaie et de la Baie-Saint-Paul.

593. Pour une ligne d'embranchement, de 3 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique est croisé par le chemin de fer le Grand-Nord, entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg.

594. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Oxford, pour une ligne de chemin de fer allant d'un point sur sa ligne-mère situé entre Lawrenceville et Eastman, jusqu'au lac Bonella, 5 milles; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; et d'Eastman jusqu'à la ligne de séparation entre le township de Bolton, partie est, et le township de Potton, 12 milles; en tout 27 milles au plus.

595. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidentale, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage.

596. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 40 milles, en sus et en prolongement de la ligne mentionnée à l'item 11 (554) du présent article, allant de Roberval dans la direction de la baie-de-James.

597. Pour une ligne d'embranchement d'au plus $2\frac{1}{2}$ milles, à partir d'un point près le pont du chemin de fer Intercolonial, sur la rivière des Trois-Pistoles, et allant dans une direction sud-est jusqu'aux chutes McKenzie et Renouf, rivière des Trois-Pistoles.

598. A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 30 milles, allant d'un point à ou prés Saint-Octave, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Matane,

599. A la Compagnie du chemin de fer Chateauguay et du Nord, pour une voie ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne principale à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon.

600. Pour une voie ferrée, de 12 milles au plus, allant de la ligne de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, à Saint-Guillaume, jusqu'à la rivière Yamaska, se raccorder au chemin de la Rive-Sud.

601. Pour un chemin de fer de 35 milles au plus, allant de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à un point, sur le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte.

602. A la Compagnie de chemin de fer du Nord de Montréal pour une ligne de chemin de fer d'au plus 15 milles, à partir d'un point situé à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, et se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud.

603. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 33 milles, en sus et en continuation de la ligne de 67 milles mentionnée dans l'item 14 du présent article, jusqu'à un point de la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston.

604. A la Compagnie de houille et de chemin de fer de Beersville. pour une ligne de chemin de fer d'au plus 7 milles, allant d'Adamsville, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point situè à ou près Brown's-Landing ou Beersville.

605. A la York and Carleton Railway Company pour une ligne de chemin de fer d'au plus 5 milles, à partir de son terminus ouest actuel.

606. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 4 milles, à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près la station de Mines-Road, et allant jusqu'au quai de l'Anse-à-Caribou, cette subventiou étant en sus de la subvention mentionnée dans l'item 18 (562) du présent article.

607. A la Compagnie du chemin de fer Oriental de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 120 milles, allant de Dartmouth, par la vallée de la Musquodoboit jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée dans l'item 19 (563) du présent article.

608. A la Compagnie du chemin de fer Midland, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 34 milles, allant de Truro, dans la direction du nord, vers Brûlé.

609. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, de Saint-Peters à Louisburg.

610. A la Compagnie du chemin Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 186 milles, allant de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, à un point situé à ou près Elko.

611. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, allant de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Chaudière.

612. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 55 milles, allant de Wellingten jusqu'à Union-Bay.

613. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 150 milles, allant de Midway à Vernon.

114. A la Compagnie du chemin de fer Rivière-Sainte-Marie, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles, allant de Spring-Coulée et traversant la Rivière-Sainte-Marie, jusqu'à Cardston, et d'environ 16 milles, à partir d'un point sur cette ligne situé à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, en tout 32 milles au plus.

615. Pour une voie ferrée, d'au plus 84 milles, allant depuis Dawson jusqu'à la rivière Stewart, et passant à où près Grand-Forks.

616. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour un embranchement, d'au plus 136 milles, allant depuis un point sur la ligne principale entre Moosomin et Elkhorn, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage des collines du Faisan.

617. Pour une ligne ferrée, d'au plus 8 milles, depuis un point à ou près Medicine-Hat, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille dans ou près les townships 12 et 13, rang 6, à l'ouest, du 4e méridien principal.

618. Au chemin de fer le Grand-Nord du Canada, pour une voie ferrée, d'au plus 70 milles, allant de la jonction Garneau au pont de Québec.

619. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour une voie ferrée, d'au plus 35 milles, allant jusqu'à Barrington-Passage, en sus et en continuation de 77 milles mentionnés dans l'alinéa (*b*) de l'item 23 (567) du présent article.

620. A la Compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany, pour une voie ferrée, de 10 milles au plus, allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord.

621. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour une voie ferrée, de 1 mille au plus, depuis la station de Parrsboro jusqu'au quai de Riverside.

622. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-des-Sauvages, pour une voie ferrée, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du Lac Mégantic, et vers le sud le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées pour aider à la construction des ponts aussi ci-après mentionnés, savoir :

1. Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 39, $15,000.

2. Pour aider à la construction de la superstructure en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, dans le comté de Yamaska, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 38, mais aux mêmes conditions que celles qui y sont exprimées, payable à la Canadian-Bridge Company de Walkerville, d'après la créance qu'elle pourra avoir pour ouvrage fait sur le dit pont, $50,000.

3. A la Canadian-Bridge Company de Walkerville, pour renforcer et complémenter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné au bénéfice de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, par le chapitre 7 de 1899, article 3, $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions dont les conditions sont ou seront remplies, $35,000.

4. A la Compagnie de chemin de fer de Chateauguay et du Nord. En sus de la subvention accordée pour le pont du Bout-de-l'île, par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 33, $50,000.

4. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :

(*a*) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(*d*) Dans les cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer et ponts respectivement toutes les lignes et ponts pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans un traité qui sera conclus dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, traité que le dit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes et ponts ainsi subventionnés, des droits de circulation ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif

uniforme par mille; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et ponts, par le présent subventionnés.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayant droits, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et ponts subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de de fer et ponts devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Par acte spécial 4 Edouard VII, chap. 34, 1904.

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre secours, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la diffé-

rence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

627. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, au lieu de la subvention accordée par l'item 7 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, et n'excédant pas 14 milles.

628. A la Compagnie du chemin de fer Bruce-Mines and Algoma, pour les lignes de chemin de fer suivantes :—

(*a*) Pour la partie de la ligne de chemin de fer allant de la jonction des mines de Bruce vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus 3 milles;

(*b*) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord, jusqu'à Rock-Lake, distance de 6 milles;

(*c*) Pour douze milles à partir de Rock-Lake en allant vers le nord, jusqu'à une distance de 12 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 38 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 21 milles au plus.

629. A la compagnie dite The Nepigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(*a*) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus ;

(*b*) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne du dit chemin de fer de Nepigon, distant de 3½ milles au plus ;

(*c*) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon à ou près la traverse de la rivière Fraser jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's Falls, distance de 1½ mille au plus;

(*d*) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 80 milles au plus.

630. Pour la construction d'une ligne d'embranchement de chemin de fer commençant à la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la station de Saint-Philippe-d'Argenteuil, ou à un endroit situé entre cette station et Grenville, et allant de là vers le nord, sur une distance n'excédant pas 3 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 49 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

631. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans le quartier Hochelaga, Montréal, et allant jusqu'à un endroit sur le chemin de fer du Grand-Nord, situé en ou près la ville de Joliette, en passant par ou près la ville de L'Assomption, Québec, ainsi qu'un rameau jusqu'à cette dite ville, au lien de la subvention accordée par l'item 32 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour une longueur n'excédant pas 42 milles.

632. A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada, pour lui permettre de prolonger son chemin de fer depuis Arundel jusqu'à un endroit situé dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, province de Québec

sur une distance n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de Colonisation de Montfort et de la Gatineau par l'item 2 du chapitre 57 de 1903.

633. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour une ligne d'embranchement allant depuis un endroit situé sur sa ligne-mère à ou près Charlemagne, et de là vers le nord et l'ouest, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de Montfort et de la Gatineau situé à ou près Morin-Flats, sur une distance n'excédant pas 22 milles, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de Colonisation de Montfort et de la Gatineau par l'item 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

634. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne de chemin de fer partant d'un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, et passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie en allant vers le sud, sur une distance n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal par l'item 58 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

635. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, à un endroit situé dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, en passant à travers les paroisses de Saint-Placide, de Saint-Eustache et de Saint-Martin, sur une distance n'excédant pas 38 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 10 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

636. Pour une ligne de chemin de fer depuis Lardo vers le lac Upper-Arrow, Colombie-Britannique, au lieu de la subvention accordée par l'item 28 de l'article 2 du chapitre 7 de 1901, pour une longueur n'excédant pas 30 milles.

637. A la Compagnie du chemin de l'Alberta Occidental pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, sur une distance n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 40 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction du pont ci-après mentionné, savoir :

638. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, le solde impayé de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux passages de 10 pieds de largeur pour la libre circulation des voitures comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, une somme n'excédant pas $51,000.

4. Les subventions par le présent acte autorisées, pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière formelle dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des départements des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres; ou

(*d*) dans les cas des alinéas *b* et *c*, partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, accordées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et pont respectivement; tous les chemins de fer et pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, seront commencés dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1904, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils seront ainsi construits en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront agréés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et le pont, par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirigera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'elles en seront requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour ce service de la poste; et ces transport et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service se fera et la compagnie faisant ce service, et dans le cas du désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou de toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

10. Dès qu'il a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par le présent acte, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu que—

(*a*) le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 piastres par mille.

2. Dans le présent acte l'expression "coût" a la même signification que lui assigne l'acte autorisant le paiement de subventions.

1. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par l'un ou l'autre des actes mentionnés au préambule, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la conformation physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu que—

(*a*) le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à dix-huit mille piastres par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(c) la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de six mille quatre cents piastres par mille.

2. Pour l'interprétation du présent acte, le mot «coût» aura le sens qui lui est attribué dans l'acte autorisant la subvention.

Par l'acte 6 Edouard VII, ch. 43, 1906, sanctionné le 13 juillet 1906.

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille :—

639. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (ou à la Compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes :—

(a) A partir de Little-Current et traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là jusqu'à Sudbury, pour 64 milles au plus.

(b) A partir d'un point sur la dite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson, pour 100 milles au plus ;

(c) A partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord ; les dites subventions étant accordées au lieu des subventions pour 64 à 130 milles accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 6, tel que modifié par l'article 5 du chapitre 7 de 1901, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, respectivement, pour 30 milles au plus.

640. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson, pour une ligne de chemin de fer, n'excédant pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer, n'excédant pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu des subventions pour 40, 50 et 135 milles autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

641. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa ligne, la distance de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 8, pour 50 milles au plus.

642. Pour une ligne de chemin de fer depuis le lac Nominingue jusqu'à La Lièvre, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44, pour 35 milles au plus.

643. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Interco-

lonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec embranchements jusqu'à un point du chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et aussi jusqu'à Country Harbour, dans le comté de Guysborough, pour une totalité de 236 milles au plus, au lieu des subventions pour 116 et 120 milles autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

644. Pour une ligne de chemin de fer depuis Wellington jusqu'à Union-Bay, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 68, pour 55 milles au plus.

645. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces points, par voie du village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17, pour 41 milles au plus.

646. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Cap-Tourmente et allant vers Murray-Bay, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 5 de 1892, pour 20 milles au plus.

647. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé à un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 5.

648. A la Compagnie dite The Nepigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus ;

(b) à partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer Nepigon, distance de 3½ milles au plus ;

(c) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1½ mille au plus ;

(d) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 3, pour une totalité de 80 milles au plus.

649. Pour une ligne de chemin de fer allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur Murray-Bay et la Baie-Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 48, pour 200 milles au plus.

650. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 11 et 52.

651. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée entre Saint-François et Saint-George, n'excédant par 9 milles ; et

pour une ligne ferrée allant de Scott-Jonction au pont de Québec, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 46, pour 22 milles au plus.

652. A la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite dans la direction d'Alberta, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 11, pour 50 milles au plus.

653. A la Shediac and Coast Railway Company, pour une voie ferrée allant depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17, pour 38 milles au plus.

654. Pour une ligne de chemin de fer depuis Saint-Constant, dans le comté de Laprairie et Napierville, à travers Saint-Edouard, Saint-Cyprien et Lacolle, jusqu'à un point, à ou près la frontière internationale, sur le chemin de fer Delaware and Hudson (Grand-Tronc), au lieu des subventions pour 19 et 12 milles autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 10 et chapitre 4 de 1894, respectivement, pour 28 milles au plus.

655. A la Lake Superior, Long Lake and Albany River Railway Company, pour une voie ferrée allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 76, pour 10 milles au plus.

656. Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, pour 30 milles au plus.

657. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer entre Kington et Ottawa, renouvellement de la subvention autorisée par le chapitre 4 de 1897, pour 101 milles au plus.

658. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point de sa ligne situé dans le township d'Inverness jusqu'à un point situé à ou près le pont qui traverse le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45, pour 30 milles au plus.

659. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte, et allant jusqu'à La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, pour 35 milles au plus.

660. A la Halifax and South Western Railway Company pour une voie ferrée depuis un point à ou près Halifax jusqu'à un point à ou près Barrington-Passage (excepté la partie située à l'est de Bridgewater qui faisait précédemment partie de la ligne du chemin de fer Central) au lieu des subventions autorisées pour 68, 77 et 35 milles, par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (*a*) et (*b*) et item 75, respectivement pour 185 milles au plus.

661. A la Compagnie de chemin de fer de la Baie de Quinté pour une ligne ferrée, depuis un point à ou près le village de Tweed, de là dans une direction nord-ouest jusqu'à un point à ou près le village de Bunnockburn, dans le comté de

Hastings, renouvellement partiel de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 45, et au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 57, pour une totalité de 20 milles au plus.

662. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 32, pour 75 milles au plus.

663. Pour une ligne de chemin de fer à partir de la station du Lac Bouchette ou d'un endroit à environ un mille de la dite station, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 47, pour 13 milles au plus.

664. Pour une ligne ferrée depuis la station Debert sur l'Intercolonial jusqu'à la mine de houille de Debert, ou depuis la mine de houille de Debert jusqu'à la tête de ligne nord du chemin de fer de la Londonderry Iron and Mining Company près East-Mines, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 20, pour 4½ milles au plus.

665. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islantic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 27, pour 35 milles au plus.

666. A l'Ontario, Northern and Timagami Railway Company (ci-devant Compagnie du chemin de fer de Timagami), pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Témagami, dans le district du Nipissingue, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 36, pour 50 milles au plus.

667. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer à partir de Roberval jusqu'au quai du gouvernement, au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40, pour 1 mille au plus.

668. Pour une ligne de chemin de fer allant de Truro dans une direction nord vers Brûlé, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 64, pour 34 milles au plus.

669. A la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer Crow's-Nest à un point situé à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 66, pour 186 milles au plus.

670. A la Brockville, Westport and Sault St. Marie Railway Company, le solde impayé de la subvention autorisée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas $3,200 par mille, et aussi le solde impayé de la subvention autorisée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelée par le chapitre 5 de 1892 ; le tout ne dépassant pas $86,800, renouvellement de la subvention autorisée par le chapitre 4 de 1894 ; et la dite subvention, ou telle partie de la dite subvention dont il a ci-devant été convenu aux termes d'une convention déposée au ministère des Chemins de fer et Canaux entre la dite Brockville, Westport and Sault St. Marie Railway Company et les créanciers de la dite compagnie, peut être versée aux dits créanciers ou à leurs représentants légaux, ainsi que mentionné dans la dite convention.

671. Pour une ligne de chemin de fer depuis Jonquières jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 7, pour 20 milles au plus.

672. Pour une ligne de chemin de fer allant depuis Sainte-Rose par la voie du côté est du lac Ainslie jusqu'à ou vers Orangedale sur l'Intercolonial, n'excédant pas 34 milles ; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai à l'anse Caribou, n'excédant pas 4 milles, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

673. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin-des-Mines, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25, pour 1 mille au plus.

674. Au chemin de fer le Grand Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, pour 30 milles au plus ; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort et la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, pour 22 milles au plus, au lieu des subventions autorisées pour la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et Gatineau par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 6 et 41.

675. Au chemin de fer le Grand Nord du Canada, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec ou dans la direction de ce pont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 74, pour 70 milles au plus.

676. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe des Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, n'excédant pas 15 milles ; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, et passant par les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, n'excédant pas 38 milles ; au lieu des subventions autorisées par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 8 et 9, pour une totalité de 53 milles au plus.

677. A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 67, pour 50 milles au plus.

678. A la Compagnie dite Ottawa, Northern and Western Railway Company, pour une voie ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont Interprovincial dans la cité de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la cité de Hull et se terminant à un point sur la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'extrémité est de la cour de sa station de Hull), au lieu de la subvention autorisée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, et par la première partie de l'item 13 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 9 milles au plus.

679. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 3, pour 51 milles au plus.

680. A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiscamingue, au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, allant dans la direction du nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 42, pour 50 milles au plus.

681. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 43, pour 20 milles au plus.

682. A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Saint-Octave, sur l'Intercolonial, jusqu'à Matane, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 54, pour 30 milles au plus.

683. Pour une ligne de chemin de fer à partir du village de Haliburton, passant par le village de Whitney, et allant vers la ville de Mattawa, Ontario, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 25, et le chapitre 8 de 1900, article 2, item 9, pour 60 milles au plus.

684. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Dawson et allant jusqu'à la rivière Stewart, en passant à ou près Grand-Forks, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 71, pour 84 milles au plus.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni le prix de revient des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions par la présente loi autorisées, pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur des sections ainsi achevées relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(*d*) dans le cas des alinéas *b* et *c*, partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, sont, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, accordées à

ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement ; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1906, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, traîté que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de ces chemins de fer subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance ; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

6. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenues de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le Gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

8. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction de son chemin de fer et le matériel roulant nécessaire à son premier équipement, si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

9. Dés qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef ; pourvu que—

(*a*) le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

Par l'acte 6-7 *Edouard VII*, *ch.* 40, 1907, *sanctionné le* 27 *avril* 1907.

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueru ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin ne fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncé et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

685. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un endroit situé à ou près Bancroft jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Atlantique Canadien, à ou près Whitney, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre de 1903, article 2, item 4.

686. Pour une ligne de chemin de fer, de 26 milles au plus, depuis Woodstock jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 15.

687. Pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux endroits, jusqu'à Gagetown, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 16.

688. Pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus, entre Liverpool et Milton, Nouvelle-Ecosse, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (*d*).

689. Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, entre Milton et Calédonia, Nouvelle-Ecosse, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 23 (*d*).

690. Pour une ligne de chemin de fer, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 24.

691. Pour une voie ferrée, d'un mille au plus, à partir d'un point de sur le chemin fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai de l'Etat à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25.

692. A la *Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 47 milles au plus, à partir d'un endroit situé à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nicola, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 26.

693. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, pour une ligne ferrée de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona et allant jusqu'à Edmonton, et de là allant à l'ouest vers la Passe de la Tête-Jaune, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 28.

694. Pour une ligne de chemin de fer, de 59 milles au plus, depuis Frédéricton juspu'à Woodstock, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 29.

695. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 30.

696. A la compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne ferrée, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et allant vers le nord jusqu'à un point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le chemin de fer le Grand-Tronc entre ces endroits, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 31.

697. A la *Canadian Northern Ontario Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 265 milles au plus, allant de Toronto, en suivant le côté est du lac Simcoe jusqu'à un endroit à ou près Sudbury ou au délà, en passant par Parry-Sound, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de la Baie de James par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 39.

698. Pour une ligne d'embranchement, de 4.2 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique est croisé par le chemin de fer *Canadian Northern Ouebec* (ci-devant le chemin de fer le Grand-Nord), entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 49.

699. A la compagniee du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour les lignes ferrées suivantes d'une longueur totale de 27 milles au plus: depuis la ligne de Bolton jusqu'à Mansonville, 7.54 milles; depuis Mansonville jusqu'à la frontière internationale, 3.12 milles; depuis Windsor-Mills jusqu'à Brompton-Falls, 8 milles; de Melbourne-Road-Crossing jusqu'àu village de Melbourne, 3.50 milles; et à partir d'un point sur la ligne mère jusqu'à l'extrémité sud lac Bonella, 5 milles, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 50.

700. A la *Canadian Northern Quebec Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne mère à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon, au lieu de la subvention autorisée à la compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord, par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 55.

701. A la *York and Carleton Railway Company*, pour une ligne ferrée, de 5 milles au plus, à partir de son terminus ouest actuel, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 61.

702. A la compagnie du chemin de fer Midway et Vernon, pour une ligne ferrée de 150 milles au plus, allant de Midway à Vernon, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 69.

703. Pour une ligne de chemin de fer, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du lac Mégantic, et vers le sud, le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale à ou près la rivière Morte, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 78.

704. Pour une ligne de chemin de fer, de 55 milles au plus, depuis Wellington jusqu'à ou vers Union-Bay, par voie d'Alberni, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 6.

705. Pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 34 milles, allant depuis Sainte-Rose ou depuis les mines de houille de Chimney-Corner jusqu'à un point à ou près l'Anse Chimney-Corner, par la voie du côté est du lac Ainslie, et de là jusqu'à ou vers Orangedale sur le chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer Intercolonial, et pour une ligne de chemin de fer n'excédant pas 4 milles, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, ou la baie ou rivière des Habitants, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 34.

706. A la *Klondike Mines Railway Company*, pour les lignes ferrées suivantes, savoir:

(*a*) pour une ligne ferrée à partir de Dawson jusqu'à un point à ou près Sulphur-Spring. 31 milles au plus;

(*b*) pour une ligne ferrée à partir d'un point à ou près Sulphur-Spring jusqu'à un point à ou près la ligne de faite entre les creeks Dominion et Flat, 45 milles au plus;

(*c*) pour une ligne ferrée a partir d'un point à ou près la ligne de faîte jusqu'à ou vers la rivière Stewart, 8 milles au plus;

Le tout au lieu de la subvention autorisée par le chapitre de 1906, article 1, item 46.

707. Pour une ligne ferrée à partir de St. Peter jusqu'à Louisbourg, 50 milles au plus, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 65.

708. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 8 milles, depuis Grandique-Ferry jusqu'à Arichat, Nouvelle-Ecosse, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 15.

709. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du Beau lac, renouvellement partiel de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 2.

710. 2. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées, savoir:

Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 3, item 11, $15,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie coût réel, nécessaire et raisonnable de l'enterprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni celui des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommendation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût veritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'enterprise subventionnée; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1907, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer et pont subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Governeur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des Chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits

de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer ou le pont par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite Commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenues de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer ou le pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitaiton, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et du pont et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen soigneux des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une maniére définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel

que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionée;

(*b*) qu'il ne soit aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingéneur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type specifié au contrat passé avec la compagnie;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

Par l'acte 7-8 *Edouard VII*, *ch.* 63, 1908, *sanctionné le* 20 *juillet* 1908—

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excéde pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

Subventions votées de nouveau.

711. A la Kettle River Valley Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant depuis un endroit situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant le bras nord et l'affluent est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 39.

712. Pour 30 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Owen Sound, dans la province de l'Ontario, et Meaford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 18.

713. Pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Sharbot-Lake ou de Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, et allant, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 7.

714. A la Népigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:

(*a*) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à lac Népigon, 30 milles au plus;

(*b*) à partir d'un endroit situé sur la baie Népigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point siué à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Népigon, 3 milles et demi au plus;

(*c*) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Népigon, à ou prés le passage de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's-Falls, 1 mille et demi au plus;

(*d*) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Népigon en allant vers le nord, 45 milles au plus. Les subventions à ces dites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

715. A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la com-

pagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes:

(*a*) à partir d'un point sur la dite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus;

(*b*) à partir de Little-Current, et de la traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 64 milles au plus;

(*c*) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus: les dites subventions étant accordées pour 194 milles en tout, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 1.

716. A l'Ontario, Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le chapitre 43 de 1906, article 1, item 28.

717. Pour 75 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 24.

718. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, ou lieu de la subvention accordée pour 15 milles par le chapitre 34 de 1904, article 2, item 1.

719. A la ompagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 100 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 2.

720. A la compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un endroit à ou près Sainte-Flavie, sur le chemin de fer Intercolonial, à Matane, au lieu de la subvention accordée pour 30 milles par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 44.

721. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 45.2 milles au plus, pour prolonger sa ligne de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, et pour une ligne de chemin de fer, de 15.2 milles au plus, raccordant la ligne de Montfort et Gatineau de la dite compagnie avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, au lieu des subventions accordées au chemin de fer Grand-Nord par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 36.

722. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 83 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'à Québec, avec un embranchement jusqu'à pont de Québec ou dans la direction de ce pont, au lieu de la subvention accordée pour 70 milles au chemin de fer Grand-Nord, par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 37.

723. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Québec et Occidental, pour 160 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Edmunston, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 9, pour une ligne entre les deux points ci-dessus nommés.

724. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Yamaska à un endroit dans le comté de Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 12; et pour une ligne de chemin de fer de 1 mille et demi au plus, allant de Mont-Johnson, à la station de Saint-Grégoire, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 16, pour 1 mille; les dites subventions étant pour 71 milles et demi en tout.

725. A la compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 90 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de l'extrémité ouest des vingt milles de sa voie, telle que construite déjà à partir de Campbellton, jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 14 et 59 respectivement.

726. Pour 11 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis le lac Brazil sur le chemin de fer Dominion Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 30.

727. A la Inverness Railway and Coal Company, pour 37 milles au plus d'une voie ferrée allant de Cheticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite, entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57, de 1903 article 2, item 24.

728. A la Margaree Coal and Railway Company, pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à au près Rangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Ste-Rosa jusqu'à l'anse de Chimney-Corner; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Rangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 40 de 1907, article premier, item 21, pour 38 milles, les dites sub- ventions étant en totalité pour 50 milles.

729. A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell; et pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, situé dans le pont qui traverse le Saint-Laurent, à ou près Québec, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 3 et 20 respectivement, les dites subventions étant en totalité pour $0 milles au plus.

730. A la Cape Breton Railway Company, Limited, pour 31 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Port Hawkesbury ou Point-Tupper, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Saint-Peters, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 6, pour 30 milles.

731. Pour 80 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5.

732. Pour 52 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un endroit situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5.

733. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de partie de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5, la dite subvention étant en totalité pour 166 milles au plus.

734. A la compagnie du chemin de fer de la Baie Ha ! Ha !, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près le village de Jonquière, jusqu'à la baie des Ha ! Ha ! en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 33, pour 20 milles.

537. A la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick pour 62 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis Chaudière-Jonction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles.

736. Pour 15 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 38.

737. Pour 8 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Tusket-Wedge et allant à un point sur le chemin de fer Halifax South Western, à ou près Riverdale-Station.

738. A la Halifax and Southwestern Railway Company, pour 12 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant par Upper-Lahave.

739. A la Erie, London and Tilsonburg Railway Company, pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London.

740. Pour 35 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près Centreville jusqu'à Aylesford, ou Kingston ou Middleton, sur la ligne du chemin de fer Dominion Atlantic.

741. Pour 28 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook.

742. A la North Shore Railway Company, Limited (ci-devant la Beersville Coal and Railway Company), pour une ligne de chemin de fer, de 7 milles au plus prolongeant sa ligne actuelle de Beersville à Brown's-Landing, et pour un embranchement de chemin de fer, de 2 milles et demi au plus ,à partir de sa ligne mère jusqu'à Mount-Carlyle, les dites subventions étant pour une totalité de 9 milles et demi au plus.

743. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental.

744. A la Vancouver and Lulu Island Railway Company, pour 9.65 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Eburn, sur sa ligne mère, jusqu'à New-Westmintser.

745. A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour 41 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près de French-Creek et allant au village de Sandwich, et pour 38 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River; les dites subventions étant pour une totalité de 79 milles au plus.

746. Pour 45 milles au plus d'une ligne de chemin de fer, à partir de Macleod, passant par Cardston, et se dirigeant vers un point de la frontière internationale à l'ouest du rang 21.

747. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour 50 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta, jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood.

748. Pour 70 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Red-Deer et allant à un point situé sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Rocky-Mountain-House.

749. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 9 milles et demi au plus, allant de Winnipeg-Beach, dans une direction nord, jusqu'à Gimli, et pour une ligne, de 25 milles au plus, de Gimli à Riverton; les dites subventions étant pour une totalité de 34 milles et demi au plus.

750. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 123 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Moosejaw, dans une direction nord-ouest.

751. A la compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour 36 milles au plus d'une voie ferrée, partant du chemin de fer Intercolonial, à la jonction de Saint-Léonard, et allant jusqu'à Dudswell.

752. A la compagnie du chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, pour une voie ferrée, de 8 milles au plus, depuis la jonction de Noyan jusqu'à la frontière internationale, et pour une voie ferrée, de 15 milles au plus, entre Saint-Lambert et Saint-Contsant; les dites subventions étant pour une totalité de 23 milles au plus.

753. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes:

(*a*) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3.8 milles au plus;

(*b*) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus;

(*c*) De l'extrémité du 35me mille de l'embranchement de la Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de la Tuque, 5 milles au plus;

(*d*) Des chutes de la Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus;

(*e*) Depuis un point sur l'embranchement de la Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de la Tuque, 1.6 mille au plus; les dites subventions étant pour une totalité de 20.9 milles au plus.

754. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 10 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Hébertville jusqu'à Saint-Joseph-d'Alma.

755. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Trois-Rivières et Grand'Mère.

756. Pour 22 milles au plus d'une voie ferrée, dupuis un point sur la ligne-mère du chemin de fer le Grand-Nord, à ou près Saint-Jérôme, jusqu'à Charlemagne (Bout-de-l'Ile).

757. A la compagnie du chemin de fer du Nord-Est, pour 25 milles au plus d'une voie ferrée, allant vers l'est à partir d'un point situé à l'est du lac Témiscamingue, à ou près Villemarie.

758. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée, entre Montréal et Hawkesbury.

759. Pour 200 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental .

760. A la compagnie du chemin de fer Central de Québec, pour un prolongement de sa voie ferrée, de 30 milles au plus depuis Saint-Georges jusqu'à ou vers Sainte-Justine.

761. A la compagnie dite The Maritime Coal, Railway and Power Company, pour une voie ferrée, de 25 milles au plus, depuis Chignecto jusqu'à un point sur le détroit de Northumberland. et pour une ligne de 1 mille au plus allant de Joggins-Mines jusqu'à un point sur la baie de Fundy; les dites subventions étant pour une totalité de 26 milles au plus.

762. Pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, depuis St. Peters, dans le comté de Richmond, par la rive sud du lac Bras-d'Or, jusqu'à Sydney.

563. A la compagnie du chemin de fer Central de Nipissingue, pour 13 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point sur le chemin de fer Témiscamingue and Northern Ontario, à ou près la ville de New-Liskeard, jusqu'à un point dans le township de Guigues, dans la province de Québec.

764. A la Vancouver Island and Eastern Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo. près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific.

765. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Vancouver vers Fort-George, sur la ligne du Grand Trunk Paicfic.

766. Pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, contournant Death-Rapid, Colombie-Britannique.

767. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Kittimat jusqu'à la rivière Telkwa.

768. Pour 100 milles au plus d'une voie ferrée, depuis Nicola jusqu'à un point à ou près Penticton.

769. Pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, de Carmi à Penticton.

770. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company, pour 45 milles au plus d'une voie ferrée, de Woodstock à Exeter.

771. A la compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée, allant depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction nord, vers le chemin de fer National Transcontinental.

772. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour 220 milles au plus d'embranchements, à partir de la ligne du chemin de fer National Transcontinental jusqu'à Port Arthur et à Fort-William.

773. A la Lac Seul, Rat Portage and Kewatin Railway Company, pour 18 milles au plus d'une voie ferrée, depuis un point à ou près Kenora jusqu'à la ligne du chemin de fer National Transcontinental.

774. A la Burk's Falls and French River Railway Company, pour 85 milles au plus d'une voie ferrée, à partir des chutes de Burk jusqu'à la rivière des Français.

775. A la Thessalon and Northern Railway Company, pour 4 milles au plus d'une voie ferrée, allant à partir de Thessalon dans une direction nord.

776. A la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, depuis la jonction de Sudbury jusqu'àux mines de Hutton.

777. A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une voie ferrée, entre la baie et le lac de Cowichan.

778. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 60 milles au plus d'une voie ferrée, entre Hawkesbury et Ottawa.

779. Pour les voies ferréer suivantes:
(*a*) De Westfield à Saint-Jean, 14 milles au plus;
(*b*) De Gagetown à Frédéricton, 40 milles au plus;
(*c*) Depuis un point entre Centreville et Woodstock jusqu'à un point à ou près Grand-Falls, 55 milles au plus.

780. A la compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée, allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le lac Nominingue.

781. A la compagnie de chemin de fer L'Avenir et Melbourne, pour 28 milles au plus d'une voie ferrée, entre Melbourne et Drummondville.

782. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 5 milles au plus d'une voie ferrée, partant de Chicoutimi et se dirigeant vers le sud ou le sud-est.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

783. Pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer et des approches de ce pont sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 2, $15,000.

784. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la Calgary and Edmonton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, la dite subvention ne dépassant pas $100,000.

785. A la Quebec, Montreal and Southern Railway Company, pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer suivants:
(*a*) pont sur la rivière Gentilly, $15,000;
(*b*) pont sur la rivière Bécancourt, $30,000;
(*c*) pont sur la rivière Richelieu, $30,000.

786. A l'Atlantic, Quebec and Western Railway Company, pour la construction et l'achèvement de 26 ponts de chemin de fer le long de sa ligne entre Paspébiac et Gaspé, et payable lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer entre les dits endroits, $250,000.

787. A l'Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer, sur la rivière Restigouche entre Campbellton et Mission-Point, $160,000 au plus.

788. A la Vancouyer, Wetsminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, $200,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(*a*) lors de l'achèvement de l'enterprise subventionnée; ou;

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(*d*) dans le cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gorverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août, 1908 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construit en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemin de fer Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le

tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondence avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches ; et ces transports et services se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Governeur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant

que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu—

(*a*) que le coût estimatif tel que certifié ne soi pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

(*b*) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

(*c*) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

PARTIE IV

DIVERS ÉTATS

N°

CONTRATS de subvention ou aide à la construction de

No. du contrat	Date de la signature.	Nom du ch. de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Autorite pour la mise en vigueur. Acte du parlement.	Arrêté du conseil.
17010	20 fév. 1908	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co.	De Paspébiac à Gaspé, aussi près de la côte que possible au lieu des subventions accordées par le ch. 57 de 1903, art. 2, item 51.	Can., 1906, c. 43	22 nov. 1906...
16559	8 avril 1907	Canadian Northern Quebec Ry. Co.	De ou près de la jt. de Garne'u jusq. pont de Québec ou vers ce pont.	....	19 fév. 1907...
16561	10 avril 1907	"	Ligne de ch. de fer reliant sa ligne d'emb. de Montfort et Gatineau à la ligne-mère à Saint-Jérôme.	Can., 1906, c. 43	19 fév. 1907....
16611	20 mai 1907	Colchester Coal & Ry. Co., Ltd.	De la station Debert, sur le ch. de fer Interc. jusqu'à la mine de houille de Debert et au term. du ch. de fer de la Londondery Iron & Mining Co., près East Mines.	Can., 1906, c. 43	30 mars 1907...
16633	10 juin 1907	Central Ontario Ry. Co	D'un point sit. à ou pr. Bancroft jusq. un point sit. sur le ch. de f. Can. Atlan. à ou pr. Whitney au l. subv. acc p. le ch. 57 de 1903.	Can., 1907, c. 40	15 mai 1907....
16718	22 août 1907	Canadian Pacific Ry. Co.	D'un p. sit. ent. St. Philippe d'Arg. et Lachute, de là d. une dir. nord en pass. p. le village de Brownsburg, au lieu de la subv. accordée par le ch. 57 de 1903.	Can., 1907, c. 40	15 mai 1907 ...
16776	28 sept. 1907	"	D'un end. situé à ou près Teulon j'usqu'à un point situé sur la riv. Islandic, au lieu de la subv. acc. par le ch. 57 de 1903.	Can., 1906, c. 43	31 août 1907...
16969	27 déc. 1907	La Compagnie du Chemin de fer de Colonisation du Nord.	Du lac Nominingue à la Lièvre.	Can., 1906, c. 43	26 nov. 1907...
16965	18 déc. 1907	Edmonton, Yukon & Pacific Ry. Co.	De Strathcona à Edmonton.	Can., 1907, c. 40	4 nov. 1907...
16556	4 avril 1907	Kootenay Central Ry. Co	De Golden jusq. la front. intern. en pass. par Windemere et Fort Steele et trav. le ch. f. Passe-du Nid-de-Corbeau, à un pt. situé à ou près Elko, au lieu de la sub. acc. par le ch. 57 de 1903.	Can., 1906. c. 43	13 nov. 1906...
16598	10 mai 1907	Klondyke Mines Ry. Co.	Depuis Dawson jusq. un point à ou près Sulphur Spring.	6 & 7 E. VII., c. 40.	6 nav. 1907...
16599	10 mai 1907	"	D'un point à ou près Sulph. Spring jusqu'à un point à ou près la ligne de faîte entre les creeks Dominion et Flat.	"	"
16600	10 mai 1907	Klondyke Mines Ry. Co.	D'un point à ou près la dite ligne de faîte jusqu'à ou vers la riv. Stewart.	"	"
16634	6 juin 1907	Kettle River Valley Ry. Co.	De Grand Forks jusq. un point sit. à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la riv. Kettle, au lieu de la subvention accordée par le ch. 57 de 1903, art. 2, item 67.	Can., 1906, c. 43	16 avril 1907...
16630	14 " 1907	Margaree Coal and Ry. Co	Ligne ch. f. allant dep. Ste-Rose ou dep. les mines de houille Chimney-Corner, jusq. un point à ou pr. l'anse Chimney-Corner, de là par la voie du côté est du lac Ainslie j'usq. un point sur le ch. f. Interc., à ou pr. Orangedale 34 mill.; et p. une ligne ch. f. dep. un pt sur l'Interc. entre Orangedale et Point-Tupper, jusqu'à l'anse Caribou ou la baie ou rivière des Habitants, au lieu de la subven. acc. par le ch. 43 de 1906.	Can., 1907, c. 40	14 mai 1907...

1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Montant du crédit. Par mille.	Montant du crédit. N'excédant pas	Nombre de milles subventionnés.	Maxim. de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, liv. par verge lin.	Date de leur achèvement.
$	$		Feet.	Feet.	Feet.	Feet.	Feet.	Lbs.	
3,200	6,400	102	79	955	50	20	15	56	1er déc. 1908.
3,200	6,400	70	52·80	955	50	20	15	56	1er janv. 1909.
3,200	6,400	22	52·80	859·9	50	20	15	56	1er " 1909.
3,200	6,400	4½	80	478	50	20	15	56	1er août 1908.
3,200	6,400	40	80	819	50	20	15	56	1er déc. 1909.
3,200	6,400	4·2	116	478	50	20 16	14	56	1er août 1907.
3,200	6,400	35	21	1,910	50	20	14	56	31 déc. 1908.
3,200	6,400	35	52·80	573	50	20 18	14	56	1er " 1909.
3,200	6,400	50	52·80	955	50	20	15	56	31 déc. 1909.
3,200	6,400	186	52·80	573	50	20 18	14	56	1er " 1908
3,200	6,400	31	184·80	230	30	14	10½	45	1er août 1907.
3,200	6,400	45	184·80	230	30	14	10½	45	1er déc. 1909.
3,200	6,400	8	184·80	230	30	14	10½	45	1er " 1909.
3,200	6,400	50	80	478	50	18	14	56	1er " 1908.
32,C0	6,400	38	80	1,146	50	20	15	56	31 " 190?.

CONTRATS de subvention ou aide à la construction de

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Arrêté du conseil.
16662	5 juillet 1907	Midland Ry. Co., Ltd.	Pont de la rivière Shubenacadie, N.-E.	Can., 1899, c. 7	14 mai 1907...
16648	24 juin 1907	Nicola, Kamloops & Similkameen Coal & Railway Co.	D'un endr. sit. à ou près Spence's bridge, s. le ch. de f. C. du Pac. jusqu'au lac Nicola.	Can., 1907, c. 40	15 " 1907...
16626	13 " 1907	Ottawa, Northern & Western Ry. Co.	Par une v. ferrée jusq. la lim. d. la cité de Hull dep. un point sur le ch. de f. d'Ottawa et d. la Gatineau, prés. appelé le che. de fer d'Ottawa, du nord et de l'ouest.	Can., 1903, c. 57	6 avril 1907...
16627	12 " 1907	Ottawa, Northern & Western Ry. Co.	D'Aylmer à Hull au lieu des subventions autorises en 1899 et 1903.	Can., 1906, c. 43	27 mars 1907...
16993	1er fév. 1908	Orford Mountain Ry. Co.	Depuis la ligne de Bolton jusqu'à Mansonville.	Can., 1907, c. 4	2 janv. 1908 .
16978	10 janv. 1908	Quebec & Lake St. John Ry. Co.	A partir d'un point sur le ch. de fer de Québec au lac St-Jean, pr. d. la riv. Jeannotte et all. jusq. La Tuque, sur la riv. St-Maurice, au lieu de la subv. aut. p. le c . 57 de 1903, art. 2, item 57.	Can., 1906, c. 43	2 " 1908...
16631	10 juin 1907	Tilsonburg, Lake Erie & Pacific Ry. Co.	De Woodstock et all. vers le nord jusq. un point sit. sur le ch. d. f. G.-T. à Berlin, ou all. d'Ingersoll à Stratford, au lieu de la subvention autorisée par le c . 57 de 1903.	Can., 1907, c. 40	15 mai 1907...

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
Ottawa, 15 septembre 1908.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1908.

Montant du crédit. Par mille.	Montant du crédit. N'excédant pas	Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livre par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
$	$		Pieds.	Pieds.	Liv.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
33,750 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3,200	6,400	47	58·08	478	50	18	14	56	1er août, 1907.
3,200	6,400	½	69	955	50	20	15	56	1er " 1907.
3,200	6,400	9	58	1,433	50	20	15	56	1er juil., 1907.
3,200	6,400	7·84	84	955	50	20	15	56	31 déc., 1909.
3,200	6,400	35	66	716	50	20	15	56	1er août, 1907.
3,200	6,400	35	52·80	955	33	20	15	56	1er déc., 1909.

H. F. ALWARD,
Greffier en loi.

CONTRACTS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1908.

N° 2.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1907.		
16586	27 avril..	Rhodes, Curry & Co................	Livraison de 3 wagons automobiles.
16588	30 " ..	The A. C. Thompson Co., Ltd......	Installer un appareil de chauffage à l'eau chaude dans la gare à Point-Tupper.
16597	27 " ..	Canadian Locomotive Co., Ltd......	Livraison de 10 locomotives à marchandises.
16607	6 " ..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de 130 wagons-bascules.
16609	10 mai..	J. Matheson & Co., Ltd............	Livraison des pièces d'acier pour la toiture en parapluie à Halifax, N.-E.
16651	26 juin..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de deux wagons à messageries de 60 pieds.
16652	2 juil..	"	Livraison de 100 wagons plateformes.
16660	5 " ..	W. P. McNeil & Co................	Livraison d'une plaque tournante de 75 pieds à Sainte-Rosalie, P. Q.
16661	5 " ..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de 70 "wagons convertibles Hart."
16684	23 " ..	Cloutier & Gaudreau..............	Construire la gare à Milnekek, P. Q.
16691	27 juin..	R. D. Wood & Co..................	Liv. d'un app. hydr. p. la pro. du gaz, à Moncton, N.-B.
16696	1er août..	Robb Engineering Co..............	Livraison de trois chaudières de 100 ch. v. pour l'ancienne usine électrique à Moncton, N.-B.
16707	7 " ..	E. A. Wallberg...................	Construire une fosse à piquer à Halifax, N.-E.
16714	19 " ..	E. Dube and N. Dumont...........	Allonge à la présente remise à locomotives et devant serv. de mag. et de bur. à Chaudière-Junction, P.Q.
16717	21 " ..	The Canada Car Co., Ltd..........	Livraison de 34 wagons à bestiaux.
16720	22 " ..	Wm. Sutherland...................	Prolongement jusqu'à l'aqueduc à Antigonish, N.-E.
16721	22 " ..	Emile Dubé.......................	Eriger des fosses à piquer et des soutes à charbon, à Sainte-Flavie, à la Rivière-du-Loup et à Chaudière-Jonction, et des soutes à charbon à Halifax et à Truro.
16723	23 " ..	Crossen Car M'f'g Co. of Cobourg, Ltd..................	Livraison de 400 wagons fermés de 60,000 liv. de capa.
16725	23 " ..	J. B. McManus....................	Elargissement de la chaussée pour la double voie et les garages entre Moncton et Painsec Junction, N.-B.
16727	26 " ..	J. A. Dunn & Co..................	Posage de fils élect. dans la remise aux loc. à Truro, N.-E.
16735	9 sept..	T. D. LeBlanc and D. R. LeBlanc....	Gare en pierre pour voyageurs à Amherst, N.-E.
16738	9 " ..	Thomas P. Charleson..............	Prolong. jusq. quai du ch. de fer à Dalhousie, N.-E.
16739	9 " ..	John C. McLean and James R. McPherson....................	Prolongement jusqu'à l'aqueduc à Charlo, N.-B.
16746	9 " ..	Weber Steel Concrete Chimney Co..	Eriger une cheminée à Halifax, N.-E.
16747	9 " ..	Dominion Bridge Co...............	Longerons d'acier pour la Rivière-du-Loup, Sainte-Flavie et Halifax.
16748	13 " ..	Emil A. Wallberg.................	Const. un bâtim. en pierre et une remise à l'huile près de l'emp. de la nouvelle remise à loc. à Halifax.
16749	9 " ..	Builders Wood Working Co., Ltd...	Const. un logem. pour chef de gare à Millerton, N.-B.
16750	16 " ..	Wm. J. Landry....................	Construire le prolongement de quai en cribwork sur le côté de terre du dock à Mulgrave, N.-E.
16758	23 " ..	Emil A. Wallberg	Fournir et installer un appareil de chauffage, etc., pour la remise aux locomotives à Halifax, N.-E.
16759	23 " ..	"	Prolon. jusqu'à l'aqueduc à Durham-Bridge, N.-B.
16761	23 " ..	"	Prolongement jusqu'à l'aqueduc à Doakton, N.-B.
16778	28 " ..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de 4 fourgons de chef de train.
16784	18 .. "	L. P. Morin & Fils................	Const. d'une rem. à loc., de bâtim. pour bur. et mag. et un réser. de 50 000 gall. d'eau à Ste-Rosalie, P.Q.
16785	30 " ..	Robert S. Low....................	Prolon. jusqu'à l'aqueduc à Springhill-Junction, N.-E.
16813	4 oct..	Farquhar Bros....................	Installation d'un réseau auxiliaire d'alarme en cas d'incendie dans es cours, la gare et les halles à march. du ch. de fer Intercol. à Richmond, N.-E.
16814	4 " ..	"	Posage de fils électrique dans la gare de Sackville, N.-B.
16816	4 " ..	J. W. McManus Co., Ltd...........	Prolon. jusqu à l'aqueduc à Pirate-Harbour, N.-E.
16829	18 " ..	Crossen Car Mfg. Co. of Cobourg, Ltd......................	Livraison de quatre (4) fourgons de chefs de trains.
16930	18 " ..	Ed. Bate and Jno. Flood...........	Erig. une rem. à far. et un quai de char. à St-Jean, N.-B.
16831	18 " ..	Jno. C. McLean....................	Eriger un abri pour les voyageurs et les marchandises à Green-Point, N.-B.
16832	18 " ..	Frank W. Wilson..................	Eriger un bât. pour le bureau et les marc. à Truro, N.-E.
16833	25 sept..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de 400 wagons fermés, de 200 wagons plateformes et de 24 wagons refrigérants.
16836	22 oct..	E. A. Wallberg....................	Eriger une usine de force motrice, etc., à Moncton, N.-B.
16841	24 " ..	T. A. Barnhill.....................	Bâtir allonge à la halle aux march. à Mulgrave, N.-E.

CONTRATS passés durant les douze mois, etc.—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite*

Numéro du contrat.	Date de la Signature.	Entrepreneurs.	Description Générale.
	1907.		
16852	20 sept....	Dominion Bridge Co..............	Livraison de ponts d'acier sur la ligne-mère, l'embranchement de Pictou et l'embranchement de Windsor.
16862	8 nov....	C. E. Fish..........................	Prolongement jusqu'à l'aqueduc à Newcastle, N.-B.
16865	13 "	The Rathbun Co..................	Livraison de 50 wag. platefor. de 80,000 liv. de capacité.
16899	19 août...	The Grand Trunk Ry. Co. of Canada.	Pour la construction d'une halle à marchandises à Ashton-Jonction, et à son usage commun par la compagnie et par Sa Majesté.
16902	21 nov....	Canadian Westinghouse Co., Ltd....	Pour l'achat de freins pneumati. et de sign'x de trains.
16934	28 "	Geo. P. Nicholls & Bros..........	Livraison d'un (1) charriot roulant actionné par l'électricité, pour la nouv. comp. de l'Int., à Monct. N.-B.
16943	3 déc.....	Cloutier & Gaudreau..............	Remodeler la gare à Saint-Alexandre, Qué.
16944	3 "	Canadian Rand Co., Ltd...........	Liv. d'un comp. d'air à 2 compart. p. les n. a. de Monct.
16951	16 "	W. G. Mawhinney.................	Eriger une allonge à la gare de Dalhousie, N.-B.
16952	28 nov....	Canadian Westinghouse Co., Ltd...	Livraison de 2 générateurs de 300 K.-W., au complet, Moncton, pour les nouveaux ateliers.
16955	23 déc.....	Cloutier & Gaudreau..............	Peinturage dans le distrct N° 4.
16956	23 "	Luc. Vaillancourt.................	Peinturage dans les districts Nos. 1, 2 et 3.
16957	23 "	Hamilton Bridge Works Co., Ltd....	Liv. de deux (2) ponts en acier pour les abords des nouvelles cours à Truro, N.-E.
16958	23 "	Robert H. Canavan................	Déplacer la vieille gare à Windsor et l'aménager comme salle à bagage et magasin.
16962	24 "	Cloutier & Gaudreau..............	Eriger une allonge à la gare de Saint-Ignace, Qué.
16967	27 "	Dorchester Electric Light and Power Co., Ltd......................	Posage de fils électriques dans la gare et le logements à Dorchester, N.-B.
16968	27 déc.....	D. G. Kirk Woodworking & Contracting Co.	Eriger une gare et un logement combinées à Black-River-Road, N.-E.
	1908.		
16977	8 jan.....	Stephen Veniot....................	Peinturage dans les districts 13 et 14,
16981	9 "	W. S. Kinnear & Son..............	Peinturage dans les districts 5, 6, 8, 9 et 15.
16982	9 "	Emile Dube........................	Eriger un bâtim. pour le serv. des t. à Chaudiè.-Jct. P.-Q.
16986	17 "	William Brennan..................	Peinturage dans les districts Nos. 11 et 12.
16992	1 fév.....	Leon Letellier....................	Installation d'un appareil de chauff. à l'eau chaude et des plombs. dans la gare de Rimouski, P.-Q.
16994	1 "	Emile Dube........................	Eriger un bâtim. pour les nettoyeurs de wags. à Rivière-du-Loup, P.-Q., et des soutes à St-Jean, à Newcastle, Chatham et à Campbellton, N.-B.
16999	13 "	Jas. Goulett and Jno. H. Goulett..	Eriger une gare à voyageurs, déplacer et convertir la présente gare en un logement pour le chef de gare et déplacer la présente halle à marchandises à Cedar-Hall, Qué.
17000	13 "	Willard Kitchen Co., Ltd..........	Maçonnerie de pont, détournement du ruisseau Leper, etc., à Truro, N.-E., Réservoir de 80,000 gallons d'eau à Hallifax, N.-E.
17007	18 "	S. W. Campbell....................	Eriger un bâtim. pour les nettoyrs. de wag. à Pictou, N.-E
17008	14 "	Emil. A. Wallberg................	Remises pour le sable à Stellarton, St-Jean, Campbellton, et Chaudière-Jct., bâtim. pour les nettoyeurs de wag. à Moncton, N.-B., et réservoir de 80,000 gal. d'eau avec cond. d'eau à Charlottetown, I. P.-E.
17014	20 "	Crossen Car Mfg. Co. of Cobourg, Ltd	Livraison de 50 wagons fermés (60,000 livres.)
17035	5 mars....	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Agrand. de la remise en briq. des locom. à Newcas., N.-B.
17038	9 " ..	Cloutier & Gaudreau..............	Eriger une gare, des halles à marchandises et des quais à Sainte-Monique, Qué.
17039	9 " ..	Rhodes, Curry & Co., Ltd..........	Livraison de 10 wags. réfrigér. et de 100 wags. fermés.
17056	21 " ..	Canada Car Co., Ltd..............	Livraison de 50 wagons fermés (60,900 livres.)
17061	25 " ..	W. J. Landry......................	Construire un caisson en cribwork à Mulgrave, N.-E.
17062	25 " ..	Zenon Ouellet.....................	Eriger une remise en briq. p. l'huile, un bâtim. pour les inspects. des wags., une cabane p. les aiguilles et un bâtim. pour les nettoys. des wags. à Ste-Flavie, Q.
17063	24 " ..	Dube & Dumont....................	Eriger un atelier de mach. et une maison pour la chaud. et ainsi qu'une chem. en briq. à Rivière-du-Loup, Q.
17065	21 février..	Rathbun Co........................	Livraison de 50 wagons fermés (60,000 livres.)
17068	17 mars ...	W. A. & J. M. Skidd.	Posage de fils électriques dans la gare des voyageurs, etc., à Bathurst, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

	1907.		
16685	23 juillet..	Emil. A. Wallberg................	Const. un prolongem. jusqu'au quai à Souris, I.-P.-E.
16686	23 " ..	Reid & Archibald.................	Const. un prolongement jusqu'au quai du che. de fer à Charlottetown, I.-P.-E.
16737	9 sept....	F. S. McDonald...................	Eriger un logem. p. le chef de gare à Bear-River, I.-P.-E.
16754	13 "	D. R. Morrison & P. G. Clark......	Eriger une halle à marchandises à Summerside, I.-P.-E.

CONTRATS passés durant les douze mois, etc—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description générale.
	1907.		
16760	23 sept....	Emile A. Wallberg................	Eriger en briq. une halle à march. à Charlotteto., I.-P.-E.
16864	13 nov....	Whiting Foundry Equipment Co....	Fournir et ériger une grue mobile de 60 tonnes, mue par l'élect. dans l'atelier de Charlottetown, I.-P.-E.
	1908.		
17008	14 fév.....	Emile A. Wallberg................	Contrat pour un réserv. de 80,000 galls. d'eau et ligne de conduit. d'eau à Charlottetown, I.-P.-E., etc., etc.

CANAL CORNWALL.

	1907.		
16632	10 juin....	Belleville Portland Cement Co., Ltd..	Livraison de 1,000 barils de ciment de Portland.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

	1907.		
16632	10 juin....	Belleville Portland Cement Co., Ltd..	Livraison de 1,000 barils de ciment de Portland,

CANAL DES GALOPS.

	1907.		
16632	10 juin....	Belleville Portland Cement Co., Ltd .	Livraison de 1,000 barils de ciment de Portland.
16692	25 juillet..	M. A. Cleveland..................	Redressement, etc., du chenal à l'ouest de l'entrée d'amont du canal.

CANAL LACHINE.

	1907.		
16601	6 mai....	Quinlan & Robertson..............	Mur en beton au bassin n° 2 de Saint-Gabriel.
16646	24 juin....	W. McNally & Co..................	Livraison de 10,000 barils de ciment de Portland.
16715	19 août....	F. Hyde & Co.....................	Livraison de 5,000 barils de ciment.
16736	9 sept....	Canadian Portland Cement Co., Ltd.	Livraison de 5,000 barils de ciment.
	1908.		
16990	1 fév.....	J. Bte. Devost...................	Tailler des enclaves dans la maçon. de l'écluse pr. inst. les poutres de protect. des ports. d'écluse Maney.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

	1907.		
16632	10 juin....	Belleville Portland Cement Co., Ltd.	Livraison de 1,000 barils de ciment de Portland.

CANAL RIDEAU.

	1907.		
16689	25 juillet..	A. Foster........................	Livraison de 1,600 barils de ciment.
16751	13 sept.....	Ottawa Lumber Co.................	Livraison de bois de construction en pin de Douglas pour 1907-1908.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1908—*Fin*.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1907.		
16558	5 avril ...	Sims Lumber Co., Ltd	Livraison de bois de construction pour 1907.
16575	23 "	Soo Lumber Co	Livraison de bois de construction pour 1907.
16596	30 "	M. Ryan	Livraison de bois de construction pour 1907.
16828	18 oct	McPhail & Wright	Prolongement jusqu'au pier d'amarrage du côté sud de l'entrée d'amont du canal.
16837	19 "	"	Poteau d'amarrage en fonte.

CANAL DE SOULANGES.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1907.		
16722	22 août ...	Phœnix Bridge & Iron Works Co., Ltd	Eriger un pont pour la voie publique sur la coulée de Clément à la Pointe des Cascades, Qué.
16817	8 oct	Quinlan & Robertson	Construire la superstructure du pont de la voie publique sur la coulée de Clément à la Pointe des Cascades, Qué.
	1908.		
17079	31 mars... .	Théo. Bélanger	Construire un hangar pour le bois de const. et un prol. jusqu'aux ateliers à la Pointe des Cascades Qué.

CANAL DE LA TRENT.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1907.		
16659	2 juillet. .	Ed. & D. Conroy	Construction d'un barrage en béton et d'un pont de voie publique à Buckhorn, Ont.
16664	2 juillet . .	County of Peterborough	Entretien des réparations du chemin sur le barrage à Buckhorn, Ont.
16779	28 sept	Brown & Aylmer	Construction de la section 5, Division Ontario-lac-Rice.
16788	4 oct. . ..	Lakefield Portland Cement Co., Ltd.	Livraison de 2,500 barils de ciment.
16819	7 "	" " "	" " "
16937	3 déc. . ..	McCoy & Wilford, Ltd.....	Const. d'un barrage en béton à Bobcaygeon, Ont.
	1908.		
17011	12 fév. . ..	John Riley	Construction de la section n° 2, Div. de la riv. Holland.
17016	24 "	The Randolph McDonald Co., Ltd.	Construction de la section de Rosedale.
17042	10 mars. . .	Larkin & Sangster	Construction de la section n° 1, Div. Ontario-lac-Rice.

CANAL WELLAND.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1907.		
16606	10 mai....	Ontario Power Co. of Niagara Falls.	Fournir l'énergie électrique pour l'élévateur à grains à Port-Colborne, Ont.
16645	12 juin....	W. E. Phin	Dragage à l'entrée du canal à Port-Colborne.
16675	20 juillet. .	M. Beatty & Sons, Ltd	Fournir et livrer 104 machines à manœuvrer les portes d'écluses.
16688	23 " ..	Packard Electric Co	Livraison de 100 moteurs à induction électrique de 5-H.P., pour action. le mécanisme des portes d'écluse.
16719	22 août ...	W. E. Phin	Elargissement du canal en avant de Welland.
1908.			
17075	27 mars ..	J. H. Kratz & Co	Bois de construction, de service, etc., pour 1908.
17076	27 " ..	M. Brennan & Sons Mfg. Co	" " "

H. F. ALWARD,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
Ottawa, 23 octobre 1908.

N°

Chutes d'eau et autres propriétés louées par le

CHEMIN DE FER

N du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1902.		
*16574	mars...	Louis Comeau....................	Terrain à Shédiac, N.-B..........................
	1896.		
*16577	31 août ...	Wm. Dishman....................	Terrain à Truro, N.-E............................
	1907.		
16582	10 avril ...	Municipalité de Dalhousie..........	Privilège de poser et d'entretenir des conduites d'eau à Dalhousie, N.-B..........................
16583	17 " ..	Alexander McLeod................	Privilège de poser et d'ent. une conduite d'eau de ¾ pcs. en travers du terr. de l'Int. à Pictou, N.-E. ..
16602	30 " ..	R. A. McMillan....................	Terrain à la station Charlo, N.-B..................
16612	25 mai....	Pictou Cottage Hospital Board....	Privilège de poser et d'entretenir un drain de 6 pcs en trav. et au dessous des v. de l'Int. à Pictou, N.-E.
16640	24 juin ...	J. D. Demmings..................	Terrain à Conn's Mills..............................
16663	5 juillet ..	Nova Scotia Telephone Co.........	Privilège de placer et d'étendre des fils de téléphone en travers des terrains et des voies du chemin de fer dans les comtés de Colchester et de Hants ....
16683	23 " ..	George Foster....................	Privilège de poser et d'entretenir une conduite d'égout de 6 pouces en terre-cuite traversant le terrain du chemin de fer à Saint-Jean, N.-B ....
16698	1er août ..	R. J. Graham....................	Terrain à St-Jean, N.-B., pour installat. frigorifique...
16699	30 juillet ..	Nova Scotia Pure Milk Co., Ltd.....	Terrain à Shubenacadie, N.-E......................
16820	1er oct.. ..	The Margaree Coal & Ry. Co.......	Privilège de circulation sur une partie de l'Intercolonial depuis Orangedale jusqu'à un point situé au sud-ouest du lac McIntyre, Cap-Breton, N.-E....
16838	22 " ..	Municipalité de Rimouski..........	Six lopins de terre à Rimouski ....
16839	19 " ..	Sutherland Rifle Sight Co..........	Terrain à New Glasgow, N.-B......................
16843	30 " ..	E. H. McGregor...................	Terrain à Stewiacke................................
16844	30 " ..	Nova Scotia Telephone Co., Ltd....	Privilège d'ériger et de maintenir une ligne de téléph. sur et le long de l'emplac. de la voie de l'embranc. Saint-Laurent du chemin de fer intercolonial.....
16848	30 sept....	New Brunswick Cold Storage Co., Ltd.........................	Sous-location de terrain à Saint-Jean, N.-B., sous le bail n° 16698 du 1er août 1907................
16850	8 nov.....	D. H. Goodwin....................	Terrain à Stewiacke, N.-E........................
16860	8 " ..	Norman C. McKay................	Terrain à la Station de Eel-River, N.-E.............
16861	8 " ..	J. W. Laurie......................	Terrain à la halte de Oakfield, N.-E................
16871	7 " ..	Town of Levis....................	Privilèges de poser des cond. d'égouts, etc., à trav. les terrains et sous les v. de l'Interc. à Lévis, P.Q....
16940	3 déc.....	Timothy P. DeWolfe..............	Terrain à Bayfield-Road, N.-E.....................
16942	3 " ..	Hugh K. McLean..................	Terrain à Woodburn, N.-E........................
16946	7 " ..	Bell Telephone Co.................	Privilège de poser un câble à Lévis, P. Q..........
16953	16 " ..	Ovide Brouillard..................	Terrain et terrain submergé à Nicolet, P. Q.........
16960	23 " ..	A. D. Munro......................	Privilège d'ér. une ligne de téléph. sur les terr. du ch. d. f. p de la stat. de Brown's-Pt., Co. de Pictou, N.-E.
16963	24 " ..	G. W. Young......................	Priv. de pos. une conduite d'égout de 6 pcs à trav. les terr. et sous les v. du ch. de f. à Dartmouth, N.-E.
	1908.		
16975	8 jan	McLeod & McLean................	Terrain à Danemark, N.-E.........................
16976	8 " ..	Jno. Abrams & Sons..............	Terrain à Moncton, N.-B..........................
16983	9 " ..	Henry J. B. Woods (as Postmaster General of Newfoundland.	Terrain à North-Sydney, N.-E......................
16984	10 " ..	Agnes Weir.......................	Terrain à Moncton, N.-B..........................
16989	31 " ..	T. F. Sherrard.....................	" ....
16991	1er fév....	H. McIntyre......................	Terrain à Mill-Creek, N.-B........................
17004	18 " .	James Archibald..................	Priv. de poser, etc., une cond. de 1½ pc à trav. les t. et sous les v. de l'Inter. à la Stat. Flatlands, N.-B...

3.

ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Suite.*

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable	Première échéance.
				$ c.		
1,925 pds car .	....	Durant bon plaisir	mars 1902	0 25	31 mai ..	31 mai 1902
1,486 pds car .	....	" ..	1er juil. 1896	1 00	30 juin ..	30 juin 1896
....	....	" ..	1er " 1906	1 00	1 juil. ..	1er juil. 1906
....	....	" ..	1er " 1906	1 00	1er " ..	1er " 1906
427 pds car ...	....	" ..	1er " 1906	1 00	1er " ..	1er " 1906
....	....	" ..	1er " 1906	1 00	1er " ..	1er " 1906
600 pds car ...	....	" ..	1er " 1907	1 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" ..	1er mars 1907	10 00	1er mars.	1er mar. 1907
....	....	" .	1er juin 1907	5 00	1er juin..	1er juin 1907
....	....	63 ans..........	1er juil. 1907	250 00	1er juil ..	1er juil. 1907
608 pds car ...	....	Durant bon plaisir	1er " 1907	20 00	1er " ..	1er " 1907
23 milles......	....	21 ans renouvelab.	1er oct. 1907	Form. de taux ...	....	....
{ 0·9337 ac... 1·414 ac.... 0·314 ac.... 0·67 ac.... 1960 pds car. 546 pds car . }	....	Durant bon plaisir	1er jan. 1907	6 00	1er jan ..	1er jan. 1907
5,370 pds car .	....	"	1er juil. 1907	1 00	1er juil..	1er juil. 1907
71 pds car	....	" ..	1er août 1907	1 00	1er août..	1er août 1907
....	....	" ..	1er " 1907	5 00	1er août .	1er août 1907
25,210 pds car.	....	50 ans..........	30 sept. 1907	251 00	1er juil...	1er juil. 1908
106 pds car ...	....	Durant bon plaisir	1er juil. 1907	1 00	1er " ..	1er " 1907
2,500 pds car .	....	" ..	1er " 1907	1 00	1er " ..	1er " 1907
3·33 acres.....	....	" ..	1er avril 1907	5 00	1er avril..	1er avril 1907
....	....	99 ans..........	1er jan. 1906	10 00	1er jan...	1er jan. 1906
25 pds car	....	Durant bon plaisir	1er oct. 1907	0 25	1er oct...	1er oct. 1907
340 pds car...	....	" ..	1er juil. 1907	1 00	1er juil...	1er juil. 1907
....	....	" ..	1er nov. 1907	3 00	1er nov ..	1er nov. 1907
1·43 acres....	....	21 ans..........	1er oct. 1907	1 00	1er oct...	1er oct. 1907
....	....	Durant bon plaisir	1er juil. 1907	1 00	1er juil..	1er juil. 1907
....	....	" ..	1 " 1906	1 00	1er " ..	1er " 1906
598½ pds car..	....	" ..	1er "	1 00	1er " ..	1er " 1907
{ 0·014 ac.... 0·13 ac..... }	....	" ..	1er nov. 1907	20 00	1er nov...	1er nov. 1907
325 pds car...	....	" ..	1er jan. 1908	1 00	1er jan. ..	1er jan. 1908
190¾ pds car..	....	" ..	1er juil. 1908	1 00	1er juil...	1er juil. 1907
160⅞ pds car..	....	" ..	1er déc. 1907	12 00	1er déc...	1er déc. 1907
0·487 ac......	....	" ..	1er jan. 1908	5 00	1er jan...	1er jan. 1908
....	....	" ..	1er nov. 1907	1 00	1er nov...	1er nov. 1907

CHUTES d'eau et autres propriétés publiques

CHEMIN DE FER

No. du Bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1908.		
17005	18 fév.....	Francois Gagnon..................	Terrain à Cacouna, Qué..............................
17041	25 jan.....	Ville de Sackville..................	Privilège de poser, etc.,cond. d'égoûts, 12 pcs., à tr. les terr. et sous l. voies de l'Interc., à Sackville, N. B. ..
17057	21 mars....	Ville de Lévis......................	Priv. poser, etc., cond. d'eau, 4 pcs., à trav. les terrains et sous les voies de l'Interc., à Lévis, P.Q.........

CANAL. DE

No. du Bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1907.		
16954	10 déc.....	McIntyre & Robert...............	Canal de Beauharnois............................

CANAL DE

No. du Bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1908.		
17003	13 fév.. ..	P. J. Chartrand & P. L. Turgeon (Liquidateurs de la North River Power Co.	Terrains sur les bords de la rivière du Nord, concern. Township de Chatham, comté d'Argenteuil, Qué., chûtes d'eau, etc. ....

CANAL

No. du Bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1907.		
16573	17 avril...	D. Leroux & Co..................	Terr. côté sud du canal, bassin St.-Gabriel, Montréal..
16603	27 " ..	Wm. Rutherford & Sons Co., Ltd..	" " " "
16608	30 " ..	Simplex Railway Appliance Co. of Canada, Ltd.	Lot No. 1004 et partie du lot No. 1005, paroisse de Lachine, comté de Jacques-Cartier, Qué..........
16628	25 mai ..	Paul Galibert......................	Terr., côté nord du canal, n'velle écluse no. 5, Lachine, Q., priv. poser et maintenir des conduites d'eau ...
16636	4 juin ..	Farquhar Robertson...............	Lots 15, 16, 20 et 22, ent. les terrains St-Gabriel, nos 2 et 3, quartier Ste-Anne, Montréal..............
16641	24 " ..	Standard Paint Co. of Canada, Ltd..	Lot, côté sud du canal, paroisse Lachine, Q., priv. poser et maintenir conduite d'eau de 12 pcs et une autre de 4 pcs jusq. la fabriq. sit. s. le lot cadastral no. 954 de la dite paroisse et de tirer de l'eau .....
16642	24 " ..	Mount Royal Spinning Co., Ltd.....	Privilège de poser et maintenir 2 cond. d'eau de 12 pcs entre le canal et le lot cadastral no. 3929, côte St-Paul, Montréal, et de tirer de l'eau................
16643	24 " ..	Montreal Warehousing Co..........	Priv. de un puits de pompe sur les terr. du canal en arr. du mur sud du bassin neuf ou bass. du sud no. 1, et de tirer de l'eau du canal dans le dit puits....
16644	24 " ..	"	Priv. poser et maint. cond. d'eau de 6 pcs p. la relier à une cond. de 3 pcs déjà posée sur le lot cadast. no. 1479, qr. Ste-Anne, Montréal et tirer de l'eau.....
16649	26 " ..	Hon. J. K. Ward.................	Tôrr. sur le côté nord-ouest du canal, pr. pont Brewster, Ste-Cunégonde, par. de Montréal ....
16666	8 juil. ..	Estate A. Cantin..................	4 lopins de terre, côté nord-ouest du canal, Montréal, avec priv. de construire un quai.................:
16668	9 " ..	G. E. Jacques & Co................	Occuper, etc., les hangars 4 et 5, côté sud du bassin à farine no. 2..................................
16693	30 " ..	G. T. R. Co. of Canada............	Priv. de poser, maint. et tenir en serv. une voie de garage sur le côté nord du canal dep. la ligne-mère jusqu'au bâtiment de la Standard Chemical Co....
16695	31 " ..	" "	Priv. de poser, etc., une voie de garage sur le côté nord du canal dep. la ligne-mère jusqu'au lot cadastral no 2287, Ste-Cunégonde, Montréal, Qué..........
16697	31 " ..	" "	Priv. de poser, etc., une voie de garage sur la côte nord du canal, comme prolong. de la présente voie de garage, en amont du pont Brewster, Ste-Cunég. Mont.
16716	20 août ..	The Canadian Lake & Ocean Navigation Co., *et al.*	Espace, hangar St-Gabriel, no 1, bassin St-Gab. no 1.

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc– *Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ cts.		
2,500 pds. car.	....	Durant bon plaisir	1er janv. 1908	1 00	1er janv..	1er janv. 1908
....	....	" ..	1er juillet 1906	1 00	1er juillet.	1er juillet 1906
....	....	" ..	1er janv. 1908	1 00	1er janv...	1er janv. 1908

BEAUHARNOIS.

....	....	20 ans...........	1er janv. 1908	12,000 00	1er jll. et jv.	1er janv. 1908

CARILLON.

104,544 pds. c.	Surplus......	21 ans...........	1er déc. 1907	Terre $20.00; pouvoir à l'eau par H.P. $2.00.	1er déc...	1er déc. 1907

LACHINE.

6,000 pds. car..	....	Durant bon plaisir	1er avril 1907	96 00	1er avril..	1er avril 1907
{ 10,000 pds. c. { 28,356 pds. c.	}	" ..	1er mars 1907	613 68	1er mars .	1er mars 1907
31·72 acres....	....	22 ans renouvelab.	1er janv. 1907	1,261 86	1er janv..	1er janv. 1907
20,000 pds. car.	....	Durant bon plaisir	1er mai 1907	150 00	1er mai ..	1er mai 1907
67,648 pds. car.	....	21 ans renouvelab.	1er juin 1907	2,705 92	1er juin..	1er juin 1907
1,200 pds. car.	....	Durant bon plaisir	1er " 1907	113 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" .	1er " 1907	1,560 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" ..	1er " 1907	1 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" ..	1er " 1907	60 00	1er " ..	1er " 1907
6,600 pds. car..	....	" ..	1er " 1907	264 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" ..	1er mars 1907	268 90	1er mars.	1er mars 1907
....	....	" ..	1er mai 1907	872 60	1er mai...	1er mai 1907
....	....	19 ans..........	1er juillet 1906	1 00	1er juillet.	1er juillet 1906
....	....	18 ans..........	1er " 1907	10 00	1er juillet.	1er " 1907
....	....	" ..	1er " 1907	1 00	1er " ..	1er " 1907
18,000 pds. car	....	Durant bon plaisir	1er " 1907	1,518 75	1er jll. et jv.	1er " 1907

Chutes d'eau et autres propriétés publiques

CANAL

Numéro du bail.	Date de la Signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1907.		
16732	4 sept. ...	The Montreal Rolling Mills Co....	Terrain dans la ville de Saint-Henri, P.-Q...........
16753	16 " ..	Dominion Car & Foundry Co......	Privilège d'ériger et d'utiliser une grue provisoire sur le côté nord du canal..........................
16755	11 " ..	G. A. Grier........................	Terrain (sec) et terrain submergé sur le côté nord du canal à Montréal, avec quai et privilège de construire un quai en avant du présent quai.........
16777	28 " ..	Canada Sugar Refining Co........	Privilège de construire et entretenir deux élévateurs et transbardeurs..............................
16818	8 oct.....	George Hall Coal Co...............	Lots 7, 8, 9 et 10 sur le côté sud-est du bassin Wellingt. et espace sur le q. et ch. le long du côté s.-e., du bassin Wellingt. et le côté s.-o., du bassin n° 2.
16863	8 nov.. ..	G. T. Ry..........................	Privilège de poser, entretenir et tenir en service une voie de garage depuis les voies présentes du chem. de fer jusqu'aux bâtiments de G. A. Grier & sons.
16866	13 " ..	"	Privil. de poser, entrete. et tenir une voie de garage de 900 pds. de long. sur le côté nd. du canal, conduisant de la ligne-mère aux atel. de la D. C. & F. Co.
16867	13 " ..	"	Privil. de poser, entrete. une v. de garage dep. la ligne-mère sur le côté du can. jusqu'au bâtiments de la Stinson Reeb Building Supply Co., à St-Henri, Q.
16900	21 " ..	Dowker, McIntosh & Co...........	Privil. de poser et d'ent. une conduite d'eau de 3 pces. depuis le canal jusq. la prop. du locat. sur le lot cadastral n° 2152, St-Henri, M. et de tirer de l'eau.
16933	28 nov....	Mount Royal Spinning Co., Ltd....	Privilège de poser, etc., deux cond. d'eau de 12 pcs. depuis le canal jusqu'au lot cadastral n° 3929, côte Saint-Paul, Montréal et de tirer de l'eau........
16938	3 déc.....	G. T. Ry..........................	Partie du lot n° 3605, Montréal, Qué................
16964	24 " ..	School Commission of the Town of Lachine.	Terrain dans la ville de Lachine et privilège de construire un mur revêtement en pierre.
16970	30 " ..	Mrs. M. H. Acer..................	Terrain à la Pointe St-Charles, partie du lot cadastral n° 328, quartier Sainte-Anne, Montréal..........
	1908.		
16995	5 fév.....	Montreal Sand and Gravel Co......	Lots 23 et 24 sur le côté ouest du bassin St-Gabriel n° 2, Montréal, et quai en avant des dits lots.........
16996	5 " ..	" "	Lots à quais sur le bassin Saint-Gabriel n° 1..........
16997	5 " ..	" "	Terrain à la tête du bassin Saint-Gabriel n° 2.........
17001	13 " ..	Laurence & Robitaille..............	Lots d'emmagas. 1 et 2, à l'o't. du bassin-St-Gabriel n° 4.
17018	28 " ..	Dominion Bridge Co., Ltd..........	Privilège de construire, etc., une grue roulante sur les terrains du canal près des usines du locat. à Lachine.
17036	5 mars ...	Stinson, Reeb, Builders Supply Co., Ltd.	Deux lopins de terre dans la ville de Saint-Henri, Montréal, et privilège de poser, etc., une conduite d'eau de 2 pouces et de tirer de l'eau...........
17059	21 " ..	Joseph Touzin.....................	Terrain faisant face au bassin St-Gabriel n° 1, Mont...

CANAL

	1907.		
16650	26 juin ..	C. R. Robertson, Esq..............	Moitié ouest du lot 7, 1ère concession du township Matilda, comté de Dundas, Ont.................

CANAL

	1907.		
16605	9 mai....	Ottawa & New York Ry. Co.......	Terr., sur le canal. Rideau, tow'p. de Nepean, c. de Carlt.
16756	17 sept.. ..	Frederick Hayter..................	Partie du lot lettre "N," Con. "B," tow'p. de Napean, station de l'écluse de Hartwell, comté de Carleton
16932	28 nov.....	Village of Merrickville.............	Partie du lot 9, con. "A" township de Wolford, comté de Grenville.............................
	1908.		
17006	18 fév.....	Kingston Milling Co., Ltd..........	Partie des lots 37 et 38, con. 4, township de Kingston, comté de Frontenac, Ont. et excédent d'eau.....

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

LACHINE—*Suite.*

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
870 pds. car.		Dur. bon plaisir.	1er août, 1907.	20 88	1er août.	1er août, 1907
		"				
4,937 pds. car.		21 ans	1er mai, 1906.	98 74	1er mai.	1er mai. 1906
		Dur. bon plaisir.	1er sept., 1907.	200 00	1er sept.	1er sept., 1907
72,505 pds. car. } 38,867 pds. car. }		"	1er juin, 1907.	4,465 08	1er juin.	1er juin, 1907
		"	1er août, 1907.	1 00	1er août.	1er août, 1907
		18 ans	1er juil., 1907.	144 00	1er juil.	1er juil., 1907
		"	1er " 1907	1 00	1er "	1er " 1907
		Dur. bon plaisir.	1er oct., 1907.	60 00	1er oct.	1er oct., 1907
		"	1er juin, 1907.	1,560 00	1er mai.	1er mai, 1907
10·68 arp.		21 ans et 5 mois.	1er nov., 1907.	427 20	1er nov.	1er nov., 1907
8041·8 p. c.		Dur. bon plaisir.	1er déc., 1907	1 00	1er déc.	1er déc., 1907
60,000 p. c.		9 ans	1er déc., 1907.	1,800 00	1er déc.	1er déc., 1907
43,740 p. c.		Dur. bon plaisir.	1er jan., 1908.	1,300 00	1er jan.	1er jan., 1908
{ 6,300 p. c. } { 2,375 p. c. }		"	1er " 1908.	260 00	1er "	1er " 1908
5,250 p. c.		"	1er fév., 1908.	160 00	1er fév.	1er fév., 1908
{ 10,492 p. c. } { 8,554 p. c. }		"	1er jan., 1908.	500 00	1er jan.	1er jan., 1908
		"	1er " 1908.	100 00	1er "	1er " 1908
7,500 p. c.		"	1er " 1908.	180 00	1er "	1er " 1908
3,375 p. c.		"	1er " 1908.	100 00	1er "	1er " 1908

RAPIDE PLAT.

2·2 acres		Dur. bon plaisir.	1er mai, 1907.	Travail fait	1er mai.	1er may 1907

RIDEAU.

2½ acres		21 ans	1er mai 1907.	100 00	1er mai.	1er mai, 1907
0·88 acres		Dur. bon plaisir.	1er sept., 1907.	2 00	1er sept.	1er sept., 1907
3,600 p. c.		21 ans	1er nov., 1907.	6 00	1er nov.	1er nov., 1907
7 acres 40 | 43 acres.		21 ans	1er mai, 1908.	191 00	1er mai.	1er mai, 1908

Chutes d'eau et autres propriétés publiques

ECLUSE

Numéro du titre.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1907.		
16959	23 déc....	The Provincial Light, Heat & Power Co.	Privilège de construire et entretenir deux (2) tours en treillis de fer sur la partie d'aval de la jetée conductrice entre les écluses à Sainte-Anne-de-Bellevue, P. Q.

CANAL

	1907.		
16669	27 juin....	The Dickson Co. of Peterborough..	Renouvellement du bail n° 8512, pour excédant d'eau en amont du barrage de Lakefield ....
	1908.		
17002	1er fév....	Crushed Stone, Ltd...............	Partie du lot 32, con. 8, township d'Eldon, partie du lot 1, con. 8, township de Carden, comté de Victoria; privilège de prendre la pierre qui y est empilée.....

CANAL

	1907.		
16584	10 avr....	Ontario Power Co. of Niagara Falls.	Deux lopins de terre dans la ville de Welland, avec certains privilèges..............................
16610	10 mai....	Town of Thorold..................	Ter. dans la ville de Thorold et privil. de tirer de l'eau.
16629	27 "	Bell Telephone Co................	Poser et entretenir une ligne de téléphone le long du canal d'alimentation entre Port-Maitland et Dunvil e.
16676	20 juil....	Town of Thorold..................	Privilège de poser, etc., une conduite d'eau de 10 pouces, à travers les terrains et sous l'ancien canal Welland, à l'écluse n° 24........................
16821	4 oct....	James Lynch......................	Par. du lot n° 203, towns. de Thorold Co. de Welland, O.
16822	5 "	Penmans, Ltd.....................	Excédant d'eau en amont de l'écluse 22, ancien canal.
16840	19 "	Waterworks Comm'n of St. Catharines.	Privilège de poser et entretenir une conduite d'eau de 4 pouces à travers les terrains du canal............
16868	25 "	Canada Southern Ry...............	Privilège de poser, etc., deux (2) conduites de prise d'eau de 6 pouces près du pont tournant situé au sud de la ville de Welland et de tirer de l'eau......
16869	13 nov....	William Minnis...................	Partie du lot 27. conc. 7, township de Crowland, comté de Welland, province de l'Ontario et droit de passage sur une largeur de 10 pieds..................
16931	28 "	The Ontario Steel & Iron Co., Ltd..	Privilège de poser, etc., une conduite d'eau depuis le canal jusqu'aux usines du locat. et de tirer de l'eau.
16939	3 déc....	R. W. Leonard....................	Terrain et terrain submergé, parties des lots, 27, 28 et 29, township de Thorold, comté de Welland........
16966	4 "	Electric Metals Co...............	Privilège de poser, etc., une conduite d'eau de 3 pouces, depuis l'usine du locataire, et de tirer de l'eau.....
	1908.		
16985	15 jan....	Town of Welland..................	Partie des lots n° 25 et 26, côté est du canal, con. 5, township de Crowland, comté de Welland, Ont.....

Ministère des Chemins de fer et Canaux
Ottawa, 23 octobre, 1908.

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

SAINTE-ANNE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements. Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ cts.		
....	....	Durant bon plaisir	1er sept. 1907..	30 00	1er sept. ..	1er sept. 1907

DE TRENT.

....	....	21 ans.	3 février 1906..	....	....	....
1 ·61 acres.....	....	Durant bon plaisir	1er janv. 1908..	20 00	1er janv...	1er janvier 1908

WELLAND.

....	....	Durant bon plaisir	1er janv. 1907..	30 00	1er janv...	1er janvier 1907
6 ·96 acres.....	....	" ..	1er déc. 1906..	80 00	1er déc....	1er déc. 1906
....	....	" ..	1er mai 1907..	20 00	1er mai....	1er mai 1907
....	....	" ..	1er mai 1907..	5 00	1er " ..	1er " 1907
7 ·3 acres......	....	" ..	1er sept. 1907..	8 00	1er sept...	1er sept. 1907
....	150 C. V.....	21 ans	1er juil. 1907..	4 00	1er juil....	1er juillet 1907
....	....	Durant bon plaisir	1er oct. 1907..	5 00	1er oct....	1er oct. 1907
....	....	" ..	1er oct. 1907..	25 00	1er " ..	1er " 1907
48 x 100 acres..	....	" ..	1er juil. 1907..	10 00	1er juil....	1er juillet 1907
....	....	" ..	1er nov. 1907..	100 00	1er nov ...	1er nov. 1907
53 ·84 acres....	....	" ..	1er nov. 1907..	100 00	1er " ..	1er " 1907
....	....	" ..	1er nov. 1907..	100 00	1er " ..	1er " 1907
3 ·13 acres.....	....	" ..	1er déc. 1907	1 00	1er déc....	1er déc. 1907

H. F. ALWARD,
Greffier en loi.

No.

Propriétés cédées au ministère des chemins de fer et canaux et

CHEMIN DE FER

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1907.		
16979	7 juin....	Ville d'Emerson....	Lots 51 et 52
	1908.		
17073	19 mars...	Sa Majesté au C.C.R.	"
	1884.		
*17095	12 jan.....	Wm. Nelson	Partie du lot 248, groupe 1....
*17096	8 " ..	Jno. McKenney & Jas. Lindsay..	" "

CHEMIN DE FER

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1907.		
16671	25 avril ...	James Ennis *et ux*	Lot à
16672	15 "	Lauchlin McDonald *et ux*	Terrain entre
16673	15 "	Mary A. MacNamara	Terrain à
16674	3 juin....	Laura C. Cunard *et al*	"
16706	23 avril ...	Gerald B. Ternan	"
16724	22 juillet..	Benjamin D. Rogers..	"
16728	3 juin....	Flora McKinnon	"
16729	18 mai....	Margaret McDonald	"
16730	28 juin....	Wm. Stairs Son & Morrow, Ltd...	"
16734	5 " ..	Rachel Kilpatrick	Terrain sur le côté est de Vickers à ....
16740	5 juillet...	Alexander Boyd	" "
16741	5 " ..	James Toomey	" "
16742	28 juin ...	Nova Scotia Steel & Coal Co.....	Terrain et entre
16745	18 " ..	Rebecca Matson	Terrain sur le côté est de Upper Water St
16757	16 mai....	Henry Vickers *et ux*	Terrain sur le côté sud et est de la rue McKay
16762	13 juillet..	Walter U. Jones	Terrain sur le côté sud du chemin Campbell
*16786	28 mars...	Peter Grant *et ux*	Terrain à
16823	30 juillet..	Thomas Flynn	Terrain sur le côté sud de Upper Water St....
16824	22 " ..	Frances R. Rogers *et al*	Terrain à l'ouest de "
16826	8 " ..	Laura C. Cunard *et al*	Terrain à
16870	6 mai....	Henry R. Turnbull, *et ux*	"
16925	19 août...	Levi Hart	Terrain sur le côté ouest de Upper Water St
16926	9 sept....	Catharine Mahon	Terrain à
16927	3 " ..	Andre Cantin	Parti du lot 256
16972	26 nov. ...	Bank of Montreal	Droit de passage sur un lot de terre pour poser une ligne de conduite pour fournir l'eau au réserv. du ch. de f-
16987	16 nov.. ..	Daniel L. Hannington—trustee Chas. Jones, &c.	Privilège de pénétrer sur les terrains de Charles Jones, de Moncton, N.-B., et d'y construire une ligne de conduites d'égouts
	1908.		
17012	6 janv....	Henry R. Emmerson	Terrain à
	1907.		
17013	14 déc.. ..	Wm. Schwartz, *et al*	"
17019	18 oct.....	Donald Blue, *et ux*	"
	1906.		
*17043	20 sept....	Wm. J. Watts	Partie des lots 158, 159, 169, 170, 183, 184, 209, 210, 225, 226, 255 and 256.

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

4.

lettres patentes accordées pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

PACIFIQUE CANADIEN

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
Emerson, Man.			1 00	
"				Lettres patentes
New Westminster, C.-B.		2·47 ac.	108 00	
"		0·38 ac.	400 00	

L'INTERCOLONIAL

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
Bedford	Bedford, N.-E.	0·07 ac.	500 00	
N. Sydney & Sydney Mines.	Cape Breton, N.-E.	1,350 pds car.	100 00	
Sydney Mines	"	2,568.75 pds c.	100 00	
Halifax, N.S.	Halifax, N.-E.	357,733 pds car.	187,366 66	
Bedford	Bedford, N.-E.	0·038 ac.	50 00	
Stellarton	Pictou, N.-E.	0·65 ac.	1,508 55	
Sydney Mines	Cape Breton, N.-E.	4,200 pds car.	800 00	
North Sydney	"	392 pds car.	200 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	12,792 pds car.	7,963 36	
Sydney Mines	Cape Breton, N.-E.	7,960 pds car.	1,000 00	
"	"	8,151 pds car.	1,500 00	
"	"	7,990 pds car.	2,000 00	
"	"	140,600 pds car. 16·67 ac.	7,166 90	
Halifax	Halifax, N.-E.	2,405 pds car.	5,000 00	
Sydney Mines	Cape Breton, N.-E.	19,460 pds car.	400 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	0·024 ac.	100 00	
River John	Pictou, N.-E	0·017 ac.	30 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	2,754 pds car.	7,000 00	
"	"	12,382 pds car.	8,494 25	
North Sydney	Cape Breton, N.-E.	28,710 pds car.	500 00	
Stanley	York, N.-B.	1·86 ac.	200 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	16,643 pds.car.	11,148 70	
Bedford	"	0·25 ac.	250 00	
St. Jean Chrysostome	Levis, Qué.	1·5 arp.	350 00	
Upper Cross Creek, Stanley.	York, N.-B.		100 00	
Moncton, N.B.	Westmoreland		100 00	
Moncton	"	1·946 ac.	389 20	
"	"	1·189 ac.	214 00	
Blue's Crossing	Inverness, N.-E.	14,750 pds car.	30 00	
Drummondville	Drummond, P.Q.	1·03 ac.	1,030 00	

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des hemins de fer et Canaux et

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1907.		
17044	30 nov....	Patrick M. Duggan, *et ux*........	Terrain à..
	1908.		
17045	23 jan. ...	John F. Miles..................	" ....
	1907.		
*17046	19 oct. ..	Hector McInnis, *et ux*...........	Terrain sur le côté ouest de Upper-Water st ....
	1906.		
*17047	28 sept. ..	William Comette.	Partie du lot no 153, rang 3..........................
*17048	29 " ..	Arthur Berard..................	" " ....
	1908.		
17054	1er jan...	Hiram W. Yuill, *et ux*...........	Terrain à..
	1907.		
*17058	1er nov...	George Thompson, *et ux*.........	" ....
17080	5 juin ..	Allen E. Morrison, *et ux*.........	" ....
17110	6 déc.. ..	Daniel Fogarty, *et al*............	" ....
17111	21 sept. ..	W. F. Humphrey, *et ux*..........	" ....
	1902.		
*17125	15 juin ..	Margaret McDonald, *et al*........	" ....
	1908.		
17129	27 fév. ..	John Mackenzie, *et ux*...........	Terrain à la sablière de la rivière James ....
17170	12 mars...	Sarah Lockhart, *et al*............	Terrain à Harris Mill Stream ....
17171	16 jan.....	Jno. A. Thompson, *et ux*.........	Terrain sur le côté O. de Upper-Water st.............
17179	29 fév. ..	Alf. J. Nicholson, *et ux*..........	Terrain sur le chemin Kempt...........................
	1907.		
17186	17 août ...	Wm. McLean, *et ux*.............	Terrain à..
	1908.		
17191	27 mars...	Edgar Dixon, *et ux*..............	" ....
	1907.		
17192	1er nov..	Silas W. Copp, *et ux*............	" ....
17193	1er " ..	Henry C. Read, *et ux*............	" ....
	1908.		
17195	26 fév. ..	Wm. A. Hendry.................	Terrain cur le côté est du chemin Kempt.............
17197	31 mars ..	Lucretia O. Ross Nicolle.........	Lopin de terre à..................................
	1905.		
*17198	1er mai ..	George Routhier...............	" ....
	1908.		
17199	11 mars...	Catharine A. Stephenson.........	" ....
	1907.		
17206	21 sept. ..	J. A. Humphrey & Son, Ltd......	" ....
	1908.		
17207	23 mars...	Wm. F. Humphrey, *et ux*........	" ....

* Tro p tard pour le rapport de l'année dernière.

lettres patentes accordées pour l'exercice terminé le 31 mars 1908.

INTERCOLONIAL—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
Lakeview	Halifax, N.-E.	0·83 ac.	228 25	
Gibson	York, N.-B.	218·5 pds. c.	5 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	9,413 pds. car.	5,800 00	
Drummondville	Drummond, P.-Q.	0·23 acres	230 00	
"	"	0·172 acres	129 00	
Truro	Truro, N.-E.	0·46 acres.	700 00	
Pugwash	Cumberland, N.-E.	2 acres.	200 00	
East Mines	Colchester, N.-E.	1 acres.	275 00	
Moncton	Westmorland, N.-B.	1·21 acres.	121 00	
Humphreys	"	0·09 acres.	25 00	
Stellarton	Stellarton, N.-E.	3,749 pds. car.	75 00	
Antigonish	Antigonish, N.-E.	1 acres.	75 00	
Moncton	Westmoreland, N.-B.	1·01 acres.	101 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	6,846 pds. car.	5,839 79	
Halifax	Halifax, N.-E.	11,150 pds. car.	2,278 96	
Jonction, Springhill	Cumberland, N.-E.	0·282 acres 0·115 acres 0·115 acres	175 00	
Sackville	Westmoreland, N.-B.	2·77 acres.	700 00	
Sackville	Westmoreland, N.-B.	0·1 acre.	100 00	
Sackville	Westmoreland, N.-B.	0·58 acres.	116 00	
Halifax	Halifax, N.-E.	3,600 pds. car. 2,250 pds. car.	500 00	
Mulgrave	Guysborough	11,832 pds. car.	1,200 00	
Jonction, Chaudière	Levis, P.-Q.	.....	.....	
Portland, N.-B.	St. John, N.-B.	2,960 pds. car.	3,000 00	
Humphreys	Westmorland, N.-B.	1·23 ac. 0·21 ac.	500 00	
"	"	"	1 00	

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des chemins de fer et canaux et

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1906.		
*17251	11 juin....	Désiré Poulin....................	Partie du lot cadastral N°. 172......................
*17252	11 "	F. X. Guilbert...................	" " ....
*17276	31 mars...	Wm. N. Gray, *et ux*.............	" " ....

CHEMIN DE FER DE

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1900.		
*17218	1 mars...	Jno. Wood, *et ux* & Leonard Wood.	Terrain à....................................

CANAL

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1908.		
17098	22 février..	P. N. Tait, *et ux*................	Partie du lot N° 1, Ile Sheik............................

CANAL

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1905.		
*16853	26 déc....	Nicholas C. Sparks, *et al*.........	Quittance de toutes demandes sur le lopin de terre et le terrain submergé dans la cité d'Ottawa, Ont., faisant part. du lot "C", con."C, ' fai. face au can. Rid
	1906.		
*16854	2 février..	The Toronto General Trusts Corporation.	" " " ..
*16855	3 février..	" " ..	" " "
*16956	2 mars...	Quebec Bank....................	" " "
*16857	27 juillet..	Hudsons Bay Co.................	" " " ..
*16858	10 fév......	Eleanor Heney..................	" " " ..

CANAL

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1906.		
*16700	4 déc.....	Wm. G. Folliot, *et al*............	Parties des lots 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 sur le côté nord de la rue King.
	1907.		
16701	15 mai....	" "	Partie du lot 12 sur le côté nord de la rue King........

CANAL

Numéro de l'acte	Date de la signature.	Cédant.	Lot.
	1907.		
16961	26 oct....	Wm. G. Burgar, *et al*............	Parties du lot N° 238..................................

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, le 23 octobre 1908.

lettres patentes accordées pour l'exercice terminé le 31 mars 1908—*Fin.*

D'INTERCOLONIAL—SUITE.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
			$ c.	
St. Rosalie, Qué...........	Bagot, P.Q...............	0·063 ac...	25 00	
"	"	3·236 ac...	1,341 13	
Prince's Lodge...........	Halifax, N.E.............	0·05 ac....	150 00	
LE DU PRINCE-EDOUARD.				
No. 48.................	Queen's, I.P.-E..........	2·57 ac....	87 10	
CORNWALL.				
Cornwall................	Stormont, Ont...........	1·98 ac....	495 00	
RIDEAU.				
Nepean..................	Carleton, Ont............	....	80,000 00	
Nepean..................	Carleton	....	7,696 51	Couvert par le nouv. bail No. 16853.
"	"	....	962 06	" "
"	"	....	3,156 86 debts. 80 54 costs	Couvert par les nouv. baux, Nos. 16854 & 16855.
....	"	....	13.568 51 debts. 43 81 costs	" "
"	"	....	5,264.36 debts. 25 26 costs.	" "
LA TRENT.				
Balsover................	Victoria................	{ 0·01 ac.. 0·003 ac 0·47 ac.. }	125 00	
"	"	0·05 ac ...	1 00	
WELLAND.				
Thorold.................	Welland, Ont............	{ 0·074 ac. 0·819 ac. }	300 00	

H. F. ALWARD,
Greffier en loi.

No. 5.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1 08.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

No. du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Description.	Montant.
	1907.			$ cts.
16635	31 mai ..	W. O. Cutler............	Demande de domm. résultant de la perte de meubles et d'effets personnels d. l'incendie de la gare de l'Int. ou loi McIntyre, N.-E., le ou v. le 1 mai '05	250 00
16789	21 juil. ..	Janey Thibideau.........	Pour dommages résultant de la mort de son mari d. un accident à ou près Beaver-Brook.	800 00
16790	26 juil. ..	Caius McLellan..........	Pour dommages causés par des blessures subies d. un accident à ou près Beaver-Brook.	460 00
16791	26 " ..	Chas. LeBreton..........	" " " "	375 00
16792	21 " ..	Wm. Condren...........	" " " "	140 00
16793	31 " ..	Geo. R. Campbell........	" " " "	145 00
16794	30 " ..	James Wright...........	" " " "	150 00
16795	30 " ..	Wm. Stewart............	" " " "	120 00
16796	30 " ..	Wm. F. Black...........	" " " "	400 00
16797	30 " ..	Howal Jaffrey...........	" " " "	120 00
16798	30 " ..	Andrew P. Cobb.........	" " " "	120 00
16799	30 " ..	Thos. F. Norton.........	" " " "	124 00
16800	30 " ..	Wm. Galliah............	" " " "	124 00
16801	29 avril ..	Ed. E. Benson...........	" " " "	191 25
16802	26 " ..	James Gardner..........	" " " "	139 10
16803	26 " ..	Elias Astles.............	" " " "	140 00
16804	26 " ..	John McDonald..........	" " " "	136 00
16805	26 " ..	Wm. Allison.	" " " "	136 00
16806	29 " ..	Walter Galley...........	" " " "	100 00
16807	29 " ..	Wilbur Tushie...........	" " " "	118 10
16808	26 " ..	Jno. McCallum	" " " "	152 80
16809	29 " ..	James McDonald	" " " "	142 00
16810	29 " ..	Charles Keating.........	" " " "	147 90
16811	29 " ..	William McRae..	" " " "	123 60
16812	29 " ..	Wm. Kitchen............	" " " "	144 80
	1908.			
17050	3 mars ..	Certains employés du ch. f. Intercolonial et du ch. f. de Témiscouata........	Acquittant Sa Majesté et la dite compagnie de toute demande d'indemnité résultant de l'usage d'un pont sur la rivière-du-Loup..................	
17082	13 fév. ..	Margaret E. Snowball, *et al.*	Toute réclamation sur un certain lopin de terre situé	19,000 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars, 1908.

CANAL CHAMBLY.

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Description.	Montant.
	1907.			$ c.
16708	5 août...	Ville de Saint-Jean........	Pour toutes réclamations, etc., résultant de toute dépense extraordinaire ou supplémentaire, ou s'y rattachant, relativement à la construction, etc., d'une conduite d'eau en dessous du canal, du fait que le canal se trouve entre la rivière Richelieu et la ville de Saint-Jean.	8,000 00
	1906.			
*17049	4 août...	Cécile Briggs et Arsène Godin.	Pour dommages résultant de la submersion du lot n° 217, paroisse de St-Luc, comté de St-Jean, P. Q.	2,000 00

CANAL CORNWALL.

	1907.			
16638	31 mai...	Elburn Pitts.............	Réclamations résultant de dommages par submersion de parties des lots 1 et 2, sur l'île Sheiks, Cornwall, Ont.	200 00

CANAL DES GALOPS.

	1907.			
16901	15 nov...	Mahlon Ford Beach.......	Dommages résultant de la suppression de la force hydraulique concédée aux termes du bail 3,447, du 16 décembre 1871, par suite des améliorations faites dans le canal des Galops.	23,959 00

CANAL RIDEAU.

	1907.			
16679	27 juin...	Jno. Carmichael..........	Pour demandes d'indemnité résultant de dommages causés à la moitié est du lot 3, con. 9, township de Storrington, comté de Frontenac, Ont., par suite de l'élévation des eaux du canal.	22 10
	1905.			
16853	26 déc...	Nicholas C. Sparks, *et al*...	Pour toutes demandes d'indemnité pour un lopin de terre et des terrains submergés, à Ottawa, formant partie du lot lettre "C", concession "C", faisant face au canal Rideau, township de Nepean, comté de Carleton Ont.	80,000 00
	1906.			
16854	2 fév...	Toronto Gen. Trusts Corp'n	" " "	7,696 51 962 06
16855	3 " ...	"	" " "	Dettes. 3,156 86 Coût. 80 54
16856	2 mars...	Banque de Québec........	" " "	
16857	27 juil...	Comp. de la Baie d'Hudson.	Pour toutes demandes d'indemnité pour un lopin de terre et des terrains submergés à Ottawa, formant partie du lot lettre "C", concession "C", faisant face au canal Rideau, township de Nepeah, comté de Carleton, Ont.	Dettes. 13,568 51 Coût. 43 81
16858	10 fév...	Eleanor Heney...........	" " "	Dettes. 36 5,264 Coût. 25 26

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars, 1908—*Fin.*

CANAL RIDEAU—*Suite.*

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Description.	Montant.
	1907.			
16904	20 juin..	Jno. R. Curry.	Pour dommages à des terrains, etc., causés par la rupture du barrage de Poonamalie, en avril 1904.	950 00
16905	20 " ..	Jno. McEwan.	" " "	1,000 00
16906	20 " ..	Robinson & Son.	" " "	450 00
16907	19 " ..	Johnston & McGregor.	" " "	265 00
16908	20 " ..	Fred. A. Crate.	" " "	410 00
16909	1 " ..	Adam Foster.	" " "	575 00
16910	20 " ..	R. J. Brodie (Wood estate).	" " "	1,757 00
16911	20 " ..	The Gould Mfg. Co., Ltd.	" " "	150 00
16912	20 " ..	The Citizens' Electric Co., Ltd.	" " "	50 00
16913	19 " ..	James H. Gould.	" " "	131 80
16914	19 " ..	The Smith's Falls Electric Power Co., Ltd.	" " "	800 00
16915	20 " ..	Matthew Ryan.	" " "	235 00
16916	21 " ..	Jno. J. Smith.	" " "	670 00
16917	20 " ..	Geo. Steele & W. J. Steele	" " "	60 00
16918	21 " ..	Andrew W. Bell.	" " "	3,754 00
16919	20 " ..	Edward Kennedy.	" " "	150 00
16920	20 " ..	Bertha A. Chester.	" " "	175 00
16921	20 " ..	Village de Merrickville.	" " "	325 00
16922	20 " ..	Geo. B. Magee.	" " "	225 00
16923	20 " ..	Comtés unis de Leeds et Grenville.	" " "	500 00
16924	22 " ..	Comté de Lanark.	" " "	500 00

TRENT CANAL.

	1907.			
16615	18 mai..	Hugh Burnet.	Demandes d'indemnité résultant du contrat et de la construction du barrage de la rivière Otonabee.	19,016 00
16670	22 juin..	Joseph Clarke.	Demande d'indemnité résultant de dommages causés à la moitié sud du lot n° 3, township de South-Monaghan, comté de Northumberland, Ont.	1,500 00
16680	28 " .	Wm. J. Hanbridge *et al.*	Demande d'indemnité pour dommages causés par l'eau à partir des lots 18 et 19, con. 16, et au lot 18, con. 17, township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont.	1,500 00
16704	6 " ..	Zaccheus Burnham, *et al.*	Demande d'indemnité résultant de dommages causés par l'inondation de plusieurs lopins de terre dans la cité de Peterborough, Ont.	1,500 00
16705	26 " ..	Joseph Ball, *et ux.*	Dem. d'indem. résultant de dom. causés par l'eau au lot 30, à l'est de la rue Rogers, Peterboro', Ont.	300 00
16709	16 juil..	Hon. Jas. R. Stratton, *et ux*	Pour dom, causés à l'île 19A, comté de Peterborough, Ont., par les hautes eaux dans le lac Stoney.	500 00
16898	25 oct..	Alice J. Hubbs	Pour dom. à des prop. dans la cité de Peterborough, Ont., par suite de la constr. du canal de la Trent.	1,000 00
17149	23 déc..	Henry H. Turnbull.	Pour dommages aux moissons sur la moitié nord du lot 7, con. 10. township de Thorah, comté d'Ontario, Ont., causés par les fuites d'eau du canal.	75 00

H. F. ALWARD,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 23 octobre, 1908.

INDEX

A

B

C

D

E

N

O

P

R

S

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1907

IMPRIMÉE PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1908

[N° 20*a*—1908]

A Son Excellence le très honorable sir Albert Henry George, comte de Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, baronnet ; chevalier Grand'Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport sur la Statistique des Canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1907.

GEO. P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de Fer et Canaux.

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique des Chemins de Fer relativement aux opérations des Canaux du Dominion pour l'année terminée le 61 décembre 1907.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-ministre des Chemins de Fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER,
OTTAWA, 23 mai 1908.

M. J. BUTLER,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre sous ce pli la statistique des canaux pour l'année expirée le 31 décembre 1907.

Le transport par eau des marchandises dans le Dominion durant l'année 1907 a été le plus considérable qui ait été signalé jusqu'à présent. Le volume total de ce transport s'est élevé à 20,543,639 tonnes. Celui de l'année précédente avait été de 10,523,185 tonnes. Ceci représente une augmentation de 10,020,454 tonnes, soit 95·2 pour 100. Durant la période décennale, l'augmentation a été de 13,925,164 tonnes, soit 210·4 pour 100, ce qui doit être considéré comme un résultat excessivement satisfaisant.

Le résultat des cinq dernières années a été comme suit :—

1903	9,203,917
1904	8,256,236
1905	9,371,744
1906	10,523,185
1907	20,543,639

Pour faciliter la comparaison, il est peut-être utile de faire remarquer la proportion de l'augmentation du trafic des chemins de fer canadiens durant la même période :

1903	47,373,417	tonneaux.
1904	48,097,957	"
1905	50,893,957	"
1906	57,966,713	"
1907	63,866,135	"

Durant l'année dernière, l'augmentation principale s'est produite dans les affaires du canal du Saut-Sainte-Marie, où l'on a constaté un gain de 5,601,943 tonnes comparativement à 1906. Les chiffres suivants se rapportant à la dernière période décennale offrent un exemple intéressant de la croissance du trafic qui a passé par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie :

	1898.	1907.
Tonnage canadien enregistré	403,331	2,288,349
Tonnage des Etats-Unis enregistré	2,354,606	9,887,633
Tonnage total	2,757,937	12,175,982
Passages dans les écluses	2,520	4,596
Passages de navires	3,712	6,153

Ces résultats sont on ne peut plus encourageants. Ils démontrent que l'augmentation du tonnage canadien qui a passé par ce qu'on nomme le canal du Saut a été de 467·3 pour 100 tandis que l'augmentation du tonnage des Etats-Unis n'a été que de

315·6 pour 100 durant la pérsode décennale. L'augmentation du trafic total durant les dix années a été de 341·4 pour 100 ; et le nombre des passages n'ayant augmenté que de 65·7 pour 100 il est évident que le commerce de transport sur les lacs supérieurs tend avec rapidité à adopter un type de navires à vapeur beaucoup plus gros qu'auparavant. Sous ce rapport, les armateurs canadiens semblent marcher de pair avec leurs rivaux américains.

Il n'est peut-être pas hors de propos d'ajouter ici quelques mots d'explication : au Saut-Sainte-Marie, il y a deux canaux dont la capacité est à peu près la même—l'un du côté américain de la rivière Sainte-Marie, et l'autre, du côté canadien. Les deux canaux sont libres. Le capitaine d'un navire a le choix entre les deux canaux. Il s'en suit que des navires des Etats-Unis passent par le canal canadien et que des navires canadiens passent par le canal américain. La seule manière de constater le volume du trafic consiste à combiner les rapports des deux canaux.

Pour 1907, les chiffres sont comme suit :

Tonnage, canal canadien	12,175,982
" canal des Etats-Unis	58,217,214
Total	70,393,196

Un changement dans la manière de recueillir les statistiques entrera en vigueur cette année. On fera une distinction entre les produits de l'un et de l'autre pays qui passent par les canaux du Saut-Sainte-Marie. Jusqu'à présent on n'a tenu compte que de la nationalité des navires. A l'avenir, on tiendra compte des cargaisons canadiennes transportées par eau, et les renseignements ainsi recueillis devraient avoir une valeur considérable. Le nouveau règlement s'applique à tous les canaux du Dominion, bien que la difficulté résultant de la préparation d'un compte séparé doive se faire sentir surtout au Saut-Sainte-Marie. On y a pourvu en s'assurant de la coopération des autorités américaines à cet endroit. En vertu de ce système il sera donc possible d'indiquer le tonnage des grains canadiens expédiés de l'ouest par la route fluviale, et de suivre ces grains dans leur trajet vers l'intérieur ou vers le littoral.

Les tableaux suivants relatifs au trafic permettront d'établir des comparaisons s'étendant à une période de 21 ans :

ÉTAT indiquant le montant du fret transporté par les canaux, pour les années suivantes :—

Années.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3,113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2,913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902,526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,133	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225.924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	276,578	699.784	2,778,903	483,795	851,053	2,302,203	5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,228	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,647	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060.878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639

*Les canaux du Saut Sainte-Marie furent ouverts en août 1895.

ETAT du tonnage des navires canadiens et américains pour les années qui suivent :—

NAVIRES DU CANADA.

Années.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Nombre de navires.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,99
1888	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	...	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20.271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	...	...	5,899	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	...	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	...	...	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3.980,264	20,860
1902	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191.191	23,726
1906	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181.816	6,328,911	28,833

ÉTAT indiquant le montant du fret transporté par les canaux, pour les années suivantes :—

NAVIRES AMÉRICAINS.

Années.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Nombre de navires.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et Descente.	
1887.....	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52.793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888.....	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631,777	3,921
1889....	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	4,542
1890.....	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891.....	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892.....	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893.....	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894.....	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	513,811	1,012,027	4,131
1895.....	8,838	24,768	138,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896.....	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897.....	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898.....	12,142	9,541	233,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899.....	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900.....	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901.....	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902.....	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903....	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904.....	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905.....	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906.....	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907.....	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328

Tonnage des articles passés par les canaux du Canada, de 1888 à 1907.

Articles.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
1. Briques	13,635	10,299	12,359	14,273	12,001	14,727	10,725	9,122	10,855	10,903
2. Ciment	16,878	6,432	3,164	5,406	4,822	10,754	10,591	9,652	7,829	12,820
3. Fer (toutes sortes)	32,756	44,186	39,798	22,167	17,986	30,197	25,837	28,471	30,334	41,949
4. Acier	39	10,056	198	7,067	3,606	1,258	1,565	2,759	13,716	6,854
5. Pierre non-taillée	13,208	19,930	13,891	13,750	3,972	357	166	1,243	1,355	1,713
6. Pommes	3,387	3,695	4,329	7,566	7,190	3,929	5,160	3,473	16,716	5,204
7. Orge	8,588	8,821	14,185	27,840	16,504	20,700	29,358	10,186	15,328	19,168
8. Maïs	202,516	356,446	344,261	197,604	196,913	450,330	174,279	173,269	339,092	395,753
9. Fleur de farine	23,830	11,416	20,706	20,684	25,746	26,136	43,751	50,343	49,576	15,930
10. Foin pressé	4,740	3,617	3,623	5,648	5,867	12,100	18,090	22,121	10,973	5,990
11. Farine (toutes sortes	12,643	20,313	22,211	27,021	33,097	37,272	61,426	48,008	47,889	44,014
12. Avoine	30,529	31,977	33,857	64,300	90,682	53,620	30,957	20,158	650 48,962	82,527
13. Pommes de terre	779	632	880	814	950	417	252	232	394	1,528
14. Graines	9,405	10,804	2,273	10,273	5,776	6,193	4,612	182	5,645	1,576
15. Produits agricoles, légumes	9,100 1,026	21,901	10,700	8,321	15,669	10,589	1,484	5,811	6,945	1,751
16. Bestiaux	967	950	1,303	1,220	879	788	808	723	877	1,199
17. Chevaux	638	610	728	693	844	773	774	2,568	931	878
18. Lard	1,078	1,971	1,190	1,152	870	608	1,331	811	1,177	945
19. Mouton	709	542	653	699	663	528	675	793	613	646
20. Marbre	4,699	4,502	4,476	3,590	3,214	2,168	853	898	32	534
21. Sucre	10,423	9,160	8,624	4,112	9,886	13,246	31,586	16,050	23,737	14,243
22. Whisky	1,347	1,416	1,580	1,681	1,335	1,050	1,183	1,498	850	1,054
23. Bois de chauffage	135,048	100,636	109,785	115,089	169,971	220,516	177,905	202,938	218,204	271,112
24. Bois de service, scié	798,449	899,209	745,929	673,020	760,251	671,926	642,742	587,226	600,580	595,522
25. Liens de chemins de fer	25,966	16,022	10,799	10,165	12,589	9,418	3,926	6,383	4,440	9,558
26. Bois de construction, carré	48,270	79,791	74,895	25,301	48,983	47,871	48,359	64,875	57,618	86,104
27. Billots à scier	43,313	36,927	27,093	36,367	44,156	33,137	29,299	29,075	28,220	40,313
28. Houille	507,155	553,868	470,808	511,729	517,261	537,279	517,532	466,234	534,400	379,111
29. Minerai de fer	16,872	2,433	5,367	3	Nil.	Nil.	Nil.	60	490	Nil.
30. Bois de serv. et aut., en franc.	39,590	69,286	72,075	69,247	47,565	66,673	53,221	59,169	45,027	68,017
31. *Blé, maïs, farine, fer, sel, houille	306,192	424,915	362,072	403,045	380,934	663,013	408,781	381,518	593,272	695,086
32. Blé	155,248	185,180	143,952	230,840	301,486	285,799	279,720	209,984	335,469	370,167

* Ces articles passaient en franchise, allant à l'ouest pendant les années où des péages étaient imposés, et paraissent dans cette forme compacte dans le statistique du ministère.

Tonnage des articles passés par les canaux du Canada, de 1888 à 1907—*Fin.*

Articles.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
1. Briques	9,873	11,075	18,343	18,697	17,884	11,086	9,097	23,814	17,713	20,953
2. Ciment	19,351	6,938	10,628	20,079	22,614	28,600	25,539	31,942	45,619	78,347
3. Fer (toutes sortes)	26,979	27,158	46,153	79,415	118,916	135,160	123,121	145,260	218,801	226,674
4. Acier	9,387	17,684	8,861	4,043	2,104	8,514	4,300	5,661	4,632	22,740
5. Pierre non taillée	2,785	5,364	2,432	2,539	3,228	4,961	576	23,511	31,937	35,969
6. Pommes	3,412	4,480	6,182	1,973	7,695	13,480	11,865	9,217	8,046	8,258
7. Orge	15,510	28,353	26,754	27,699	38,137	51,003	75,538	114,226	123,950	154,986
8. Maïs	624,854	399,915	348,493	185,893	81,645	338,132	189,739	257,387	244,122	410,671
9. Fleur de farine	34,061	39,018	97,545	171,400	357,104	359,848	260,630	243,938	297,937	378,644
10. Foin pressé	5,880	15,492	25,998	38,277	41,537	50,129	32,576	33,354	26,811	25,121
11. Farine (toutes sortes)	25,580	21,310	17,175	15,812	29,321	29,989	24,174	14,814	27,472	49,612
12. Avoine	75,079	65,495	96,062	72,978	46,717	66,621	72,723	101,258	209,286	343,984
13. Pommes de terre	1,820	2,528	3,505	4,409	4,802	6,804	5,351	7,420	5,853	6,535
14. Graines	5,783	7,345	3,308	4,602	8,303	6,828	5,477	3,727	1,455	255,679
15. Produits agricoles, légumes	3,320	2,952	1,909	2,663	9,178	3,219	2,688	6,470	4,805	10,978
16. Bestiaux	1,515	1,299	972	1,386	1,538	1,236	1,766	1,468	932	552
17. Chevaux	1,064	1,049	869	1,192	1,258	1,544	1,605	1,346	1,685	784
18. Lard	3,412	2,317	1,074	1,720	1,740	1,483	1,337	1,213	834	1,185
19. Mouton	451	535	504	557	743	302	605	616	514	332
20. Marbre	208	2,428	3,906	2,223	1,262	1,521	22	2,475	2,575	2,406
21. Sucre	17,401	20,238	20,313	11,890	14,353	8,190	9,203	27,275	42,801	62,634
22. Whisky	1,029	1,504	1,595	1,572	2,876	5,000	5,396	6,680	9,970	10,682
23. Bois de chauffage	187,216	212,076	227,108	217,105	307,172	320,765	440,254	423,693	468,133	59,999
24. Bois de service, scié	593,261	597,109	521,282	472,954	557,607	583,522	476,436	591,028	645,257	533,294
25. Liens de chemin de fer	6,467	16,423	7,587	12,508	7,653	4,603	3,788	7,470	5,608	3,371
26. Bois de construction, carré	50,844	26,288	25,943	32,293	26,281	32,286	43,557	13,215	18,585	37,124
27. Billots à scier	23,887	13,919	34,684	19,073	24,144	20,540	26,630	58,949	90,929	35,628
28. Houille	480,316	468,912	1,028,113	1,033,762	782,053	1,590,595	1,570,113	1,596,935	1,804,974	3,546,683
29. Minerai de fer	13,433	26,420	1,058,052	1,712,320	2,556,279	2,703,827	2,482,181	2,959,300	2,970,637	10,105,016
30. Bois de service et autres bois, en franchise	28,952	32,624	38,296	48,666	68,615	68,487	64,808	68,629	70,015	....
31. *Blé, maïs, farine, fer, sel, houille	652,349	454,895	352,499	280,902	395,078	558,897	427,614	553,866	709,320	....
32. Blé	299,055	329,086	293,638	669,557	1,309,218	1,433,288	1,202,716	1,248,567	1,406,741	2,473,202

* Blé, maïs, farine, fer, sel et houille, font partie de l'item n° 31, quoique les mêmes marchandises apparaissent séparément dans la liste et pour la raison qu'elles étaient admises en franchise lorsqu'on percevait des péages. Les péages ayant été abolis, cet item ne paraîtra pas dorénavant dans les tableaux statistiques sous la forme ci-dessus.

Il m'est agréable de constater non-seulement qu'il y a eu une très forte augmentation du volume total des marchandises transportées sur les canaux du Canada, mais qu'une proportion croissante du trafic se fait par les navires canadiens et des ports canadiens à des ports canadiens. Lorsqu'on aura mis en vigueur le plan qui doit être inauguré cette année—relativement au pays d'origine—il sera possible de donner une analyse exacte de la nature internationale des affaires de nos canaux.

Le 31 mars 1907, le capital dépensé comme mise de fonds sur les canaux du Canada s'élevait au total de $91,734,718.21. Ceci est en dehors des déboursés faits par le gouvernement impérial. Les archives relatives à ces derniers déboursés ont été détruites par le feu lors de l'incendie du Bureau de l'Artillerie, à Montréal, en 1852. Les détails sont comme suit :—

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Lachine	2,589,532 85	9,008,217 93	11,597,750 78
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636 690 26
Fleuve et canaux du Saint-Laurent	18,442 85	3,293,397 95	3,311,840 80
Lac Saint-Louis	.....	298,176 11	298,176 11
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Cornwall	1,945,624 73	5,278,659 97	7,224,284 70
Williamsburg — Pointe Farran	.....	877,090 57	
Williamsburg — Galops	.....	6,006,626 92	10,373,311 29
Williamsburg — Rapide-Plat	.....	2,158,242 00	
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	
Welland	7,693,824 03	19,582,045 37	27,275,869 40
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Culbute	382,776 46	.....	382,776 46
Rideau	4,085,889 21	.....	4,085,889 21
Saint-Ours	121,537 65	.....	121,537 65
Chambly	637,056 76	.....	637,056 76
Murray	1,248,820 26	.....	1,248,820 26
Trent	5,430,488 66	.....	5,430,488 66
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Saut-Ste-Marie	4,639,180 62	.....	4,639,180 62
Soulanges	6,904,683 58	.....	6,904,683 58
Total	39,990,859 98	51,743,858 23	91,734,718 21

Grâce à l'obligeance très appréciée de M. Collingwood Schreiber, C.M.G., et de M. Ernest Marceau, I.C., il m'a été possible de présenter dans une annexe certains faits historiques importants en ce qui concerne les canaux du Canada, lesquels faits étaient restés inconnus jusqu'à présent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION 1907.

Durant les saisons de navigation 1906 et 1907, tous les canaux ont été déclarés exempts de péages, conséquemment il n'a pas été perçu des péages durant la présente année. Les statistiques telles que compilées indiquent les recettes telles qu'elles apparaîtraient si des péages avaient été perçus.

Les recettes et le tonnage indiquent une grande augmentation sur tous les canaux pour la présente année, d'après les relevés ci-joints.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour deux ans, est comme suit :—

Pour 1906	$ 379,549 70
Pour 1907	456,781 86

En comparant les statistiques de 1906 à celles de 1907, on verra que les recettes brutes ont augmenté de $77,232.16.

Les augmentations et diminutions sont comme suit :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	$ 52,376 23	$ ....
" les canaux du Saint-Laurent	23,428 21	....
" le canal Chambly	5,713 86	....
" les canaux de l'Ottawa		5,409 76
" le canal Rideau		389 94
" le canal Saint-Pierre		96 40
" les can. de la Vallée de la Trent.	252 36	....
" le canal Murray	357 60	....
" le canal du Saut-Sainte-Marie		....
Total	$ 83,128 26	$ 5,896 10
Augmentation totale	77,232 16	....

ETAT des recettes ainsi que des augmentations et diminutions sur tous les canaux pour les saisons de navigation depuis 1891 à 1907, inclusivement.

Années	Revenu.	Augmentation	Diminution.
1891	$ 350,351 97	$ 2,292 46	....
1892	358,711 04	8,359 07	....
1893	348,012 00	....	$ 10,699 04
1894	307,824 67	....	40,187 33
1895	283,211 41	....	24,613 26
1896	350,061 03	66,849 62	....
1897	346,758 87	....	3,302 16
1898	341,679 23	....	5,079 64
1899	291,652 37	....	50,026 86
1900	269,116 25	....	22,536 12
1901	250,949 57	....	18,166 68
1902	227,577 93	....	23,371 64
1903	333,086 86	105,518 93	....
1904	291,676 97	....	41,419 89
1905	356,405 68	64,728 71	....
1906	379,549 70	23,144 02	....
1907	456,781 86	77,232 16	....

GRAIN PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de vingt-six années, se décompose comme suit :—

	Quantité expédiée à Montréal.	Quantité sur laquelle il a été payé plein péage. (Exempt de péages en 1904.) — A des ports d'Ontario.	Quantité sur laquelle il a été payé plein péage. (Exempt de péages en 1904.) — Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	*295,509	6,805	202,710
1892	*261,954	8,942	201,540
1893	*501,806	25,555	222,958
1894	*273,651	16,699	203,979
1895	*231,491	32,096	133,823
1896	*461,049	73,386	160,372
1897	*560,254	53,257	157,756
1898	*519,532	31,279	144,612
1899	*332,746	40,197	68,011
1900	*244,661	17,525	84,589
1901	*151,566	13,732	83,370
1902	*208,215	22,787	81,164
1903	*351,936	29,062	111,828
1904	*198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	404,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295

*Sur la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transporté à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895, 18,987 tonnes ; en 1896, 77,355 tonnes ; en 1897, 89,659 tonnes, en 1898, 40,257 tonnes ; en 1899, 48,828 tonnes ; en 1900, 38,403 tonnes ; en 1901, 17,387 tonnes ; en 1902, 34,060 tonnes ; en 1903, 40,641 tonnes ; et rien en 1904, 1905 et 1906.

Les taux de péages sur le grain passant sur le canal Welland avant 1884, étaient de 20cts. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2cts. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2cts. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent et exporté, dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10cts. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût la destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un A. C. du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A.C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Pour l'année 1896 (A.C. du 23 avril 1896) les mêmes taux de péage que pour 1895 ont été maintenus.

Pour l'année 1897 (A.C. du 17 avril 1897) les mêmes taux de péage que pour 1896 ont été maintenus.

Pour l'année 1898 (A.C. du 1er juin 1898) les mêmes taux de péage que pour 1897 ont été maintenus.

Pour l'année 1899 (A. C. du 10 avril 1899), les mêmes taux de péage que pour 1898 ont été maintenus.

Pour l'année 1900 (A. C. du 20 février 1900), les mêmes taux de péage que pour 1899 ont été maintenus.

Pour l'année 1901 (A. C. du 3 mai 1901), les mêmes taux de péage que pour 1901 ont été maintenus.

Pour l'année 1902 (A. C. du 1er avril 1902), les mêmes taux de péage que pour 1901 ont été maintenus.

Pour l'année 1903, les canaux ont été déclarés exempts de péages. (A. C. du 27 avril 1903.)

Pour l'année 1904, les canaux ont été déclarés exempts de péages. (A C. du 27 avril 1903.)

Pour l'année 1905, les canaux ont été déclarés exempts de péages. (A. C. du 27 avril 1903.)

Pour l'année 1906, les canaux ont été déclarés exempts de péages. (A. C. du 27 avril 1903.)

Pour l'année 1907, les canaux ont été déclarés exempts de péages. (A. C. du 27 avril 1903.)

Taux pour les canaux du Saint-Laurant seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant payé pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les 10 dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyée à Montréal, a augmenté de 519,535 tonnes en 1898 à 635,573 tonnes en 1907, et la quantité de ces mêmes produits passée par le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a augmenté de 144,612 à 163,295 tonnes durant la même période.

La quantité d'orge, sarrasin, maïs, avoine, pois, seigle et blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1895	51,114
1896	153,717
1897	228,611
1898	293,391
1899	209,170
1900	229,624
1901	227,700
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,963
1907	383,735

La quantité des mêmes produits passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
Pour 1895	247,550
1896	495,898
1897	604,200
1898	575,097
1899	372,291
1900	295,928
1901	203,316
1902	242,225

1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697

Les expéditions comparatives de grains faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de bois passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1906	404,935
1907	635,573
Accusant une augmentation de	230,638

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1906	386,963
1907	383,735
Accusant une diminution de	3,228

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1906	294,467
1907	239,844
Accusant une diminution de	54,623

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1906	3,942,771
1907	3,845,845
Accusant une diminution de	96,926

Les augmentations et diminutions de 1907, comparées à celles de 1906, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décompose comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les eaux du Saint-Laurent	230,638		56·94	
" ch. de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc		3,228		·84
" canaux de New York		54,623		18·55
" chemins de fer de New-York		96,926		2·47

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité de fret transportée de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a diminué de 312,340 tonnes en 1896 à 256,422 tonnes en 1907, et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a diminué de 172,950 tonnes en 1896 à 168,455 en 1907. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation de 479,442 tonnes en 1896 à 789,167 tonnes en 1907.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des navires canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant 15 ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens il y a eu en—

			Tonnes.
1893, 146	cargaisons,	quantité d'ensemble	148,962
1894, 125	"	"	159,145
1895, 123	"	"	136,617
1896, 196	"	"	227,912
1897, 180	"	"	229,265
1898, 166	"	"	224,021
1899, 162	"	"	221,306
1900, 325	"	"	183,200
1901, 112	"	"	132,558
1902, 131	"	"	175,514
1903, 170	"	"	218,840
1904, 115	"	"	174,121
1905, 167	"	"	239,418
1906, 205	"	"	344,605
1907, 255	"	"	427,813

Dans les navires américains il y a eu en—

			Tonnes.
1893, 257	cargaisons,	quantité d'ensemble	328,269
1894, 84	"	"	106,236
1895, 56	"	"	73,987
1896, 158	"	"	217,978
1897, 197	"	"	285,847
1898, 339	"	"	464,852
1899, 167	"	"	205,571
1900, 259	"	"	163,575
1901, 135	"	"	123,229
1902, 135	"	"	136,652
1903, 219	"	"	273,986
1904, 118	"	"	150,359
1905, 235	"	"	273,344
1906, 178	"	"	269,800
1907, 263	"	"	413,087

102 navires canadiens et 14 américains ont transporté des cargaisons intactes de 168,736 tonnes à Montréal en 1907 ; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906 ; 96 navires canadiens et 19 américains de 180,206 tonnes en 1905 ; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904 ; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903 ; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902 ; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901 ; 15 de 7,924 tonnes en 1900, 2 de 558 tonnes en 1899, 7 de 2,426 tonnes en 1898, 7 de 2,324 tonnes en 1897, 3 de 1,176 tonnes en 1896, 4 de 1,344 tonnes en 1895, 2 cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, 2 en 1892 de 924 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1899, 25 en 1898,

11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891; 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1907 et pendant les quatre années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre total des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1907 a été de 93, contre 72 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée :—

Articles.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	670,302	175,117	679,840	1,009,474	1,428,300
Maïs	834,718	408,976	104,027	110,629	112,036
Seigle	13,768	....	....	....	....
Avoine	2,765	15,353	....	29,118	30,824
Orge	13,242	9,686	....	2,103	....
Graine de lin	....	....	....	....	39,040

La quantité de blé déchargée à Port-Colborne en 1907 et les deux années précédentes, de navires qui n'ont pas passé par le canal, est comme suit :—

1905.	1906.	1907.
Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
108,459	385,437	74,014

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1907 a été de 1,614,132 tonnes; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 9,811 tonnes.

Sur cette quantité il y a eu 1,223,968 tonnes à destination de l'est, et 390,164 tonnes à destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland durant la saison de 1907 a été de 1,604,321 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 1,214,544 tonnes à destination de l'est et 389,777 tonnes à destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est, les navires canadiens en ont transporté 593,384 tonnes, et les navires américains 621,160 tonnes; pour le fret de l'ouest, les navires canadiens en ont transporté 143,456 tonnes, et les navires américains 246,321 tonnes—soit un total de 736,840 tonnes pour les navires canadiens, et un total de 867,481 tonnes pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret qui a passé par ces canaux en 1907, a été de 2,100,466 tonnes; sur cette quantité 1,316,354 tonnes étaient à destination de l'est et 784,112 tonnes étaient à destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 1,607,257 tonnes ; sur cette quantité 1,206,824 tonnes étaient à destination de l'est et 400,433 tonnes à celle de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale du fret intermédiaire, 109,530 tonnes étaient à destination de l'est, et 383,679 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale du fret destiné à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :—

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1893	508,016	16,545
1894	292,191	9,439
1895	266,659	10,505
1896	480.077	10,050
1897	584,246	4,542
1898	538,108	4,436
1899	354,933	5,991
1900	288,251	6,217
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267
1895	255,259	214,520	469,779
1896	385,695	267,518	653,213
1897	353,863	210,831	564,694
1898	277,023	210,516	487,539
1899	225,491	135,038	360,529
1900	218,969	99,560	318,529
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Uuis, accuse une augmentation de 75,226 tonnes, comparée à l'année précédente, et une diminution de 235,010 tonnes comparée à 1893.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1907, inclusivement :—

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre les ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743

La quantité totale de fret transportée sur les différentes divisions des canaux pendant la saison de 1907 se décompose comme suit :—

—	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes
Welland	1	170,097	124,035	372,696	947,303	1,614,132
Saint-Laurent	766	359,833	174,268	741,404	824,195	2,100,466
Chambly	182	482,025	7,578	123,645	11,852	625,282
Ottawa	766	271,257	2,333	56,015	7,479	337,850
Rideau	8	30,018	7,618	37,807	6,918	82,369
Saint-Pierre	4	8,527	3,188	48,330	13,118	73,167
Murray	23	2,926	6,073	38,618	4,762	52,402
Valllée de la Trent	445	63,128	909	4,447	877	69,806
Saut-Sainte-Marie	51	97,989	223,956	12,933,101	2,333,068	15,588,165

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 1,614,132 tonnes, dont 947,303 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la quantité totale de fret transportée a été de 2,100,466 tonnes, dont 824,195 se composaient de produits de l'agriculture et 741,404 tonnes de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée a été de 337,850 tonnes, dont 271,257 se composaient de produits forestiers.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ETATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportées par le canal Welland et de celles transportées en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 521,111 tonnes en 1907, de 572,080 tonnes en 1906, 346,200 tonnes en 1905, 361,333 tonnes en 1904, 512,601 tonnes en 1903, 489,053 en 1902, 557,099 en 1901, 472,857 en 1900, 577,486 en 1899, 653,027 en 1898, 744,575 en 1897, 957,182 en 1896, 606,505 en 1895, 1,400,129 en 1894, 1,450,116 in 1893, 937,999 en 1892, et 1,092,385 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :—

	Tonnes.		Tonnes.
En 1907	5,349,284	En 1893	5,107,426
1906	5,350,042	1892	5,913,013
1905	4,475,888	1891	5,565,381
1904	4,632,082	1890	4,336,199
1903	5,548,603	1889	3,654,984
1902	6,532,263	1888	3,197,734
1901	3,334,001	1887	*3,847,766
1900	6,053,005	1886	*3,802,262
1899	6,211,827	1885	4,105,594
1898	7,060,542	1884	3,639,805
1897	5,673,638	1883	4,422,461
1896	5,183,540	1882	3,885,557
1895	* 3,798,574	1880	4,732,385
1894	4,281,056	1869	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de trente-huit ans :—

—	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par canaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	.545
1870	1,295,010	1,766,467	3,061,467	.432
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,800,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913.013	6,851,012	·137
1893	1,452,563	5,107,426	6,599,989	·284
1894	1,400,129	4,281,056	5,681,185	·327
1895	602,505	3,798,574	4,401,079	·159
1896	957,182	5,183,540	6,140,722	·156
1897	744,575	5,673,638	6,418,213	·116
1898	653,027	7,060,542	7,713,569	·085
1899	577,486	6,211,827	6,789,313	·086
1900	472,857	6,053,005	6,525,862	073
1901	557,099	6,334,001	6,891,100	·081
1902	489,053	6,532,263	7,021,316	·069
1903	512,601	5,548,603	6,061,204	·081
1904	361,333	4,632,082	4,993,415	·073
1905	346,200	4,475,888	4,822,088	·072
1906	572,080	5,350,042	5,992.122	·097
1907	521,111	3,845,845	4,366,956	·119

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que pour le tonnage total du fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour 100.		Pour 100.
En 1850	68·9	En 1888	18·8
1869	47·0	1889	15·1
1870	38·9	1890	13·9
1871	38·9	1891	13·4
1872	40·1	1892	9·8
1873	34·9	1893	10·1
1874	31·7	1894	10·2
1875	28·4	1895	9·7
1876	24·6	1896	8·5
1877	28·3	1897	8·3
1878	27·1	1898	6·9
1879	23·7	1899	7·2
1880	25·1	1900	5·2
1881	18·5	1901	5·1
1882	19·0	1902	5·5
1883	18·7	1903	5·6
1884	19·0	1904	4·6
1885	17·1	1905	4·5
1886	16·9	1906	4·5
1887	16·3	1907	4·4

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer a dépassé en 1907 de 5,332,563 tonnes la quantité transportée en 1906, et a accusé une augmentation de 75,123,611 tonnes sur 1869

Voici quelles ont été les quantités transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,174	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514

QUANTITÉ DE FRET TRANSPORTÉE—*Fin.*

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982
1893	42,953,233	·1009
1894	37,916,412	·1024
1895	36,170,339	·0967
1896	43,756,051	·0849
1897	43,711,512	·0828
1898	49,311,030	·0682
1899	51,702,761	·0713
1900	65,433,541	·0512
1901	65,640,837	·0506
1902	72,075,774	·0549
1903	72,283,508	·0559
1904	68,510,495	·0459
1905	73,753,141	·0458
1906	82,244,222	·0458
1907	87,576,785	·0405

Prix moyens de transport du grain, de Chicago à Buffalo (d'après le rapport du secrétaire de la Bourse, Buffalo) :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1881	3·2	1895	1·9
1882	2·5	1896	1·7
1883	3·5	1897	1·5
1884	2·1	1898	1·5
1885	2·0	1899	2·5
1886	3·6	1900	1·8
1887	4·1	1901	1·6
1888	2·7	1902	1·5
1889	2·5	1903	1·4
1890	1·9	1904	1·5
1891	2·5	1905	1·7
1892	2·2	1906	1·7
1893	1·6	1907	1·5
1894	1·2		
		Moyenne pour vingt-sept ans.	2·2

ETAT comparatif du trafic par le canal du Saut-Sainte-Marie, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pendant les saisons de 1906 à 1907.

—	Trafic de 1906.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
	Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1907.	Saison de 1906.	Montant.	Montant.
Navires .... nombre	14,091	6,349	20,440	22,155	....	1,715
Eclusages.......... "	9,424	4,596	14,020	14,523	....	503
Tonnage net officiel.... tonn. net	32,001,110	12,115,969	44,117,079	41,148,917	2,968,162	....
" fret.......... "	42,631,846	15,588,165	58,220,011	51,754,331	6,465,680	....
Passagers.......... nombre.	32,875	30,660	63,535	63,209	326	....
Houille (anthracite)..... tonn. net	1,261,428	260,590	1,522,018	1,016,580	605,438	....
" (bitumineuse)..... "	7,636,668	2,273,237	9,909,905	7,727,820	2,182,085	....
Farine.......... barils	3,406,322	3,109,113	6,515,435	6,539,537	....	24,102
Blé .... "	48,842,276	49,397,984	98,240,260	84,366,309	13,873,951	....
Grain (excepté le blé).... "	21,040,692	16,806,490	37,847,182	54,364,759	....	16,517,577
Fer ouvré et en gueuse. ton. net.	203,398	127,245	330,643	451,948	....	121,305
Sel.......... barils	389,843	71,029	460,872	468,343	....	7,471
Cuivre.......... ton. net	74,302	19,384	93,686	108,548	....	14,862
Minerai de fer.......... "	29,521,033	10,066,079	39,587,112	35,401,261	4,186,851	....
Bois de service.... ..pds. m. p.	600,714,000	37,601,546	638,315,546	887,519,198	....	249,203,652
Minerai d'argent......tonn. net.	....	......	....	....	....	....
Pierre de construction... "	678	23,674	24,352	7,567	16,785	....
Fret non classé.......... "	524,897	590,632	1,115,529	947,635	167,894	....

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889.............	234 jours	1899.............	231 jours
1890.............	228 "	1900.............	238 "
1891.............	225 "	1901.............	230 "
1892.............	233 "	1902.............	256 "
1893.............	219 "	1903.............	249 "
1894.............	234 "	1904.............	223 "
1895.............	231 "	1905.............	245 "
1896.............	232 "	1906.............	249 "
1897.............	234 "	1907.............	233 "
1898.............	241 "		

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895.............	87 jours	1902.............	264 jours
1896.............	218 "	1903.............	256 "
1897.............	238 "	1904.............	241 "
1898.............	243 "	1905.............	255 "
1899.............	239 "	1906.............	253 "
1900.............	238 "	1907.............	238 "
1901.............	246 "		

Durant la saison complète de 1907 la moyenne, par jour, des navires qui ont passé par les deux canaux, a été de 87.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 8 mai 1908.

C—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880	8 266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400
1896	7,963	408,872	100,227	109,967	197,713	77.210	55,230
1897	3,206	180,035	312,776	100,337	50,345	66,387	31,489
1898	1,854	69,986	364,248	89,906	76,244	7,745	43,044
1899	1,247	282,422	92,670	78,627	93,733	5,931	22,856
1900	1,171	138,302	189,013	63,204	36,435	10,478	34,254
1901	747	214,854	87,392	55,502	88,521	10.326	99,757
1902	1,328	291,938	33,001	75,314	44,678	18,503	24,291
1903	1,075	143,832	191,351	71,837	62,326	12,027	30,153
1904	1,297	101,260	68,381	88,626	82,824	2,631	16,584
1905	230	110,085	26,223	96,847	94,437	3,717	14,661
1906	300	190,663	134,413	120,497	104,726	3,992	17,489
1907	179	251,777	89,623	92,102	64,001	2,155	21,274

* Pommes, farines de toutes sortes, pommes de terre.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de trente-neuf ans.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347 403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	1C2,275	922,043
1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798
957,182	1,568	74,651	83,309	682,167	89,998	931,693
744,575	5,080	71,117	66,879	646,803	76,311	866,190
653,027	6,288	101,216	85,525	626,616	73,199	892,844
577,486	2,725	69,106	91,068	777,743	205,234	1,145,876
472,857	833	49,036	88,635	809,187	103,514	1,051,205
557,099	709	30,110	100,080	774 538	90,656	996,093
489,053	15	24,077	111,430	567,911	115,983	819,416
512,601	181	21,577	111,955	733,369	101,752	968,834
361,333	40	25,321	109,711	707,310	80,191	922,603
346,200	1,030	26,409	108,801	646,440	62,574	845,254
572,080	....	18,162	154,580	545,941	31,446	750,129
521,111	....	7,779	90,077	593,056	29,585	720,497

D—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal

Années.	Céréales.						
	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14,024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	....	13,184
1905	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de trente-sept années qui a fini le 31 décembre 1907.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
503,860	468,06	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788.974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373.568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,559	961	4,923	246	18,761	267.212	25,040	317,143

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les trente-neuf dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	....	....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	......
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	......
1872	....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	.....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	......
1874	......	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	......
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	......
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	......
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	11·75	......
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	162·06	......
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	......
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	......
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	......
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	....	4,001	1,353,591	72·11	......
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	......
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	......
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	......
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	......
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	..
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870.570	10·69	.....
1893	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77·43	......
1894	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1.331,101	69·26	.....
1895	98	271,957	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	....	35·32
1896	6,971	402,114	89,726	101,154	194,442	77,162	5,575	877,144	11·53	.....
1897	1,665	168,870	303,761	88,293	48,591	65,490	11,965	688,635	....	12·44
1898	....	64,760	354,917	85,359	74,336	7,367	20,818	607,557	....	22·74
1899	....	271,848	84,370	72,892	92,919	5,839	....	527,868	....	32·89
1900	62[illegible]	129,683	184,996	53,472	33,564	10,478	25,621	438,434	....	44·11
1901	3	211,317	86,240	45,624	87,357	10,326	32,862	473,729	....	39·76
1902	....	289,207	30,293	50,500	43,162	18,503	5,278	436,943	....	44·44
1903	....	140,508	183,856	47,857	61,060	12,027	510	445,818	......	43·31
1904	....	47,318	57,277	31,507	78,430	1,413	....	215,945	....	72·54
1905	....	107,281	24,917	78,780	91,418	3,572	1,653	307,621	....	60·88
1907	....	189,038	125,172	76,071	104, 337	3,992	175	498,785	....	35·31
1907	....	248,409	75,243	55,614	65,970	2,155	7,961	453,352	....	40,83

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

Supplément au tableau E, indiquant les chargements à Oswego durant la même période.

LÉGUMES.

Année.	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles †	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765
1874	....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	....	10,598	5,222	93,149
1879	734	25,740	9,268	71,693	....	16,623	3,110	127,168
1880	951	17,466	15,656	82,743	....	12,598	5,996	135,410
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804
1883	432	22,634	535	32,557	....	14,384	1,967	72,507
1884	404	5,932	413	48,391	....	12,173	2,819	70,132
1885	519	6,484	22	45,264	....	4,613	2,945	59,847
1886	737	9,579	154	42,261	....	1,671	4,814	59,216
1887	790	675	2	44,580	....	716	1,370	48,133
1888	384	2,206	168	6,237	....	....	2,196	11,191
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945
1890	545	10,783	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969
1891	292	4,298	1,652	27,418	....	2,130	3,620	39,410
1892	273	4,806	5,657	5,283	....	199	2,340	18,558
1893	119	2,036	3,968	8,476	....	237	2,784	17,620
1894	8	10,293	10,514	17,160	....	....	2,609	40,584
1895	66	3,073	7,352	1,900	1,816	....	258	14,465
1896	....	1,825	7,778	7,552	....	....	2,468	19,623
1897	....	6,588	5,550	7,349	498	219	245	20,449
1898	160	2,111	5,886	1,450	16	....	784	10,407
1899	216	3,106	4,478	2,400	....	....	2,346	12,546
1900	214	485	1,404	2,400	....	....	403	4,906
1901	245	526	....	5,375	....	....	120	6,266
1902	159	....	....	3,678	3	....	632	4,472
1903	....	....	....	8,239	....	....	570	8,809
1904	....	....	....	8,477	....	474	....	8,951
1905	....	438	....	....	3,821	....	436	4,695
1906	....	....	....	1,107	....	....	....	1,107
1907	....	....	....	494	....	....	....	494

† Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les trente-sept années qui ont pris fin le 31 décembre 1907.

LÉGUMES.

Année.	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869...........	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872...........	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873...........	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874...........	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875...........	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876...........	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877...........	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878...........	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879...........	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880...........	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881...........	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882...........	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883...........	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884...........	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885...........	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886...........	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887...........	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888...........	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889...........	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890...........	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891...........	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892...........	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893...........	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894...........	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895...........	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896...........	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897...........	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898...........	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899...........	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900...........	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901...........	18,937	151,325	67,756	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902...........	22,282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903...........	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904...........	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	....	13,157	372,915
1905...........	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906...........	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907...........	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant les trente-sept années qui ont pris fin le 31 décembre 1907.

Années.	Céréales								Marchandises lourdes.					
	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	* Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.	Ton'x.	Tonneaux.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101.329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8.230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113.832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599	....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,790	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87.828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	....	31,992	244,550	....	576	2	183,895	....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	....	344	....	206,827	....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	....	60,462	198,358	....	297	....	188,521	....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	....	46,316	209,802	181	246	....	149,490	....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	....	146	....	207,348	....	207.494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	....	41,887	276,242	965	15	....	165,143	....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14,243	145,787	....	953	....	46,024	....	46,977
1901	17,165	23,557	55,531	7,119	26,344	....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	....	12,675	142,634	....	214	....	12,911	....	13,125
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,174	13,568	165,725	459	....	....	113,072	....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	....	13,079	129,986	....	....	....	63,882	....	63,882
1905	24.054	15,483	93,622	9,197	10,892	....	9,682	162,930	....	1	....	73,464	....	73,465
1906	15,215	13,410	135,240	9,266	11,323	....	10,678	195.132	....	169	....	33,523	....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	....	30	....	110,347	4,050	114,420

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—TABLEAU indiquant les les qualités de céréales transportées sur chacune des lignes de canaux et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les trente-sept années qui ont pris fin le 31 décembre 1907.

Années.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le lac Erié.	Quantité acquittée à Oswego par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneeux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,498,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893	1,452,563	805,253	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894	1,400,129	591,409	4,281,056	1,331,101	40 584	293,148
1895	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802
1896	957,182	788,974	5,183,540	877,144	19,623	300,407
1897	744,575	816,914	5,673,638	688,635	20,449	276,242
1898	653,027	720,183	7,060,542	607,557	10,407	209,656
1899	577,486	459,688	6,211,827	527,868	12,546	141,892
1900	472,857	375,720	6,053,005	438,434	4,906	145,787
1901	557,099	290,909	6,334,001	473,729	6,266	143,732
1902	489,053	350,792	6,532,263	436,943	4,472	142,634
1903	512,601	537,252	5,548,603	445,518	8,809	165,725
1904	361,333	373,568	4,632,082	215,945	8,951	129,986
1905	346,200	576,989	4,475,888	307,621	4,695	162,930
1906	572,080	650,721	5,350,042	498,785	1,107	195,133
1907	522,111	894,559	5,349,284	453,352	494	194,820

* Exercice.

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906 et 1907.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	224	122,521	181	82,543	343	337,983	163	96,506	911	639,553
1896.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		113,331		90,979		78,741		34,476		317,527
Maïs		9,360		3,855		218,315		88,914		320,440
Orge		240		...		11,128		...		11,368
Avoine		441		1,270		24,847		1,620		28,178
Pois		1,403		1,354		...		273		3,030
Seigle		5,035		644		2,837		454		8,970
Houille		7		11,106		1,255		629		11,997
Diverses marchandises		29,820		1,452		82,319		4,374		117,965
Bardeaux, art. en bois, etc.		134		...		22		...		156
Bois de serv., scié..pds m. p.		2,123,213		...		18,259,810		27,796,146		48,179,169
" charpente...pds cub.		942,923		1,649,145		...		246,024		2,838,092
Douves.....nomb.		...		...		...		...		...
Bois de chauffage.....cordes.		...		...		...		55		55
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	225	131,907	163	76,760	388	382,231	144	86,675	920	677,573
1897.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		121,762		55,724		106,064		37,891		321,441
Maïs		33,694		15,244		274,855		66,822		390,615
Orge		...		...		14,173		...		14,173
Avoine		223		...		23,515		1,168		24,906
Pois		1,851		...		...		...		1,851
Seigle		2,047		919		5,517		...		8,483
Houille		3,873		3,947		368		1,615		9,803
Diverses marchandises		15,739		3,290		70,968		4,174		94,071
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,268		5		404		...		1,677
Bois de serv., scié..pds m. p.		1,573,447		...		20,284,446		20,673,202		42,531,095
" charpente...pds cub.		1,327,823		2,217,629		...		616,093		4,161,545
Douves.....nomb.		2,577,160		...		...		...		2,577,160
Bois de chauffage.....cordes.		4		...		...		...		4
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	126,398	104	59,532	354	355,702	195	108,720	869	650,352
1898.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		95,567		36,157		54,934		18,355		205,013
Maïs		56,538		30,455		284,059		66,761		437,813
Orge		...		...		9,465		2,821		12,286
Avoine		...		...		17,329		...		17,329
Pois		260		...		45		...		305
Seigle		3,564		1,480		9,135		1,948		16,127
Houille		575		1,916		759		2,620		5,870
Diverses marchandises		19,385		4,104		47,271		8,758		79,518
Bardeaux, art. en bois, etc.		2		9		...		...		11
Bois de serv., scié...pds m.p.		4,910,669		1,641,783		16,220,972		24,484,283		47,257,707
" charpente...pds cub.		825,545		1,183,821		...		388,410		2,397,776
Bois de chauffage.....cordes.		...		...		...		...		...
Douves.....nomb.		249		...		...		...		249

I—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
	No. 191 — Tonnage 100,242	No. 129 — Tonnage 75,777	No. 201 — Tonnage 212,027	No. 78 — Tonnage 36,962	No. 599 — Tonnage 425,008
1899.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	91,901	80,928	16,250	7,244	196,323
Maïs	28,015	18,905	138,834	18,250	204,004
Orge	....	....	2,424	....	2,424
Avoine	1,557	....	21,646	....	23,203
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	....	....	923	....	923
Houille	435	6,736	....	3,398	10,569
Diverses marchandises	25,203	18,651	49,522	1,567	94,943
Bardeaux, art. en bois, etc.	485	916	....	100	1,501
Bois de serv., scié...pds m.p.	2,077,748	772,739	14,855,338	19,949,079	37,654,904
" charpente...pds cub.	322,138	585,780	20,802	328,806	1,257,526
Bois de chauffage.....cordes	....	9	....	....	9
Douves.....nomb.	....	....	....	....	....
	No. 216 — Tonnage 114,885	No. 109 — Tonnage 67,475	No. 168 — Tonnage 182,444	No. 71 — Tonnage 30,309	No. 564 — Tonnage 395,113
1900.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	67,694	43,157	23,066	2,130	136,047
Maïs	39,597	31,248	78,701	13,963	163,509
Orge	....	....	2,402	1,047	3,449
Avoine	....	....	39,706	407	40,113
Pois	115	....	4	....	119
Seigle	1,389	....	2,149	....	3,538
Houille	723	637	433	559	2,352
Diverses marchandises	53,649	31,536	43,344	3,564	132,093
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,078	....	....	....	1,078
Bois de serv. scié....pds m.p.	6,847,279	5,344,258	14,984,483	18,770,405	45,946,425
" charpende...pds cub.	439,827	355,951	11,583	198,420	1,005,781
Bois de chauffage.....cordes	126	255	....	....	381
Douves.....nomb.	1,000	....	....	....	1,000
	No. 197 — Tonnage 103,802	No. 114 — Tonnage 59,022	No. 163 — Tonnage 182,497	No. 48 — Tonnage 22,319	No. 522 — Tonnage 367,640
1901.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	57,641	58,973	31,955	1,241	149,810
Maïs	7,350	4,689	55,717	....	67,756
Orge	....	....	7,119	....	7,119
Avoine	944	....	27,197	....	28,141
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	2,961	....	....	....	2,961
Houille	1,960	362	357	....	2,679
Diverses marchandises	71,300	32,312	12,874	7,469	123,955
Bardeaux, art. en bois, etc.	18	....	....	....	18
Bois de serv., scié...pds m.p.	6,533,423	4,060,251	11,089,806	13,092,940	34,776,420
" charpente...pds cub.	362,441	204,682	9,384	149,531	726,038
Bois de chauffage.....cordes	165	264	....	....	429
Douves.....nomb.	....	....	....	....	....

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	196	90,791	122	73,958	191	201,339	52	22,097	561	388,185
1902.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		82,954		85,973		52,889		....		221,816
Maïs		148		1,388		66,111		....		67,647
Orge		....		....		7,418		....		7,418
Avoine		1,200		43		9,963		....		11,206
Pois		....		....		....		....		....
Seigle		3,808		....		271		....		4,079
Houille		3,977		25,732		13,497		8,332		51,538
Diverses marchandises		33,111		8,723		38,351		1,594		81,779
Bardeaux, art. en bois, etc		47		28		4		....		79
Bois de service, scié, pds M.P.		13,218,960		3,256,187		25,437,287		19,540,426		61,452,860
Bois de charpente...pds cub.		370,718		557,689		....		115,000		1,043,407
Bois de chauffage.... cordes.		56		40		....		....		96
Douves......No.		....		14,000		....		....		14,000
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	151,850	76	45,918	243	252,094	69	27,854	627	477,716
1903.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		149,378		38,473		60,514		6,305		254,670
Maïs		21,356		4,682		174,588		10,132		210,758
Orge		2,580		667		11,409		....		14,656
Avoine		306		1,335		6,112		....		7,753
Pois		63		....		22		....		85
Seigle		....		....		4,904		....		4,904
Houille		389		12,991		8,133		8,496		30,009
Marchandises		39,563		3,367		41,584		2,000		86,514
Bardeaux, art. en bois, etc		....		54		....		....		54
Bois de service, scié, pds M.P.		12,841,552		1,625,855		17,871,652		14,733,677		47,072,736
Bois de charpente...pds. cub.		572,000		660,000		....		84,200		1,316,200
Bois de chauffage.... cordes.		....		210		9		....		219
Douves......No.		....		641,000		....		....		641,000
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	228	157,539	55	39,375	205	187,748	42	15,918	530	400,580
1904.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		116,794		33,302		14,269		....		164,365
Maïs		12,768		7,814		95,362		....		116,444
Orge		2,619		824		23,728		....		27,171
Avoine		....		....		16,261		....		16,261
Pois		....		....		3		....		3
Seigle		....		....		....		....		....
Houille		1,925		7,187		17,133		7,668		33,913
Minerai de fer		34,907		....		1,925		....		36,832
Marchandises		29,567		....		60,548		....		90,115
Bardeaux, art. en bois, etc		....		....		....		....		....
Bois de service, scié, pds M.P.		15,077,382		854,811		32,751,541		9,572,655		58,259,389
Bois de charpente...pds cub.		944,508		744,000		....		149,000		1,837,508
Bois de chauffage.... cordes.		....		....		717		....		717
Douves......No.		634,000		....		....		....		634,000

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
	No. 252 — Tonnage. 182,373	No. 91 — Tonnage. 48,692	No. 319 — Tonnage 286,656	No. 64 — Tonnage. 29,120	No. 726 — Tonnage. 546,841
1905.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	188,706	18,575	28,757	2,512	238,550
Maïs	6,385	6,636	163,374	4,526	180,921
Orge	6,870	1,451	47,111	.....	55,432
Avoine	8,225	2,570	21,535	3,742	36,072
Pois	.....	.....	76		76
Seigle	.....	.....	1,711	.....	1,711
Houille	18,756	35,324	28,330	8,678	91,088
Minerai de fer	14,358	8,023	.....	.....	22,381
Marchandises	29,375	7,485	74,975	3,126	114,961
Bardeaux, art. en bois, etc.	.....	2,748,941	2,325	.....	2,325
Bois de service, scié, pds cub.	2,867,147	.....	38,290,831	12,479,698	54,589,200
Bois de charpente pds cub.	355,000	951,524	.....	.....	538,000
Bois de chauffage.....cordes	.....	183,000	900	.....	900
	No. 328 — Tonnage. 238,690	No. 121 — Tonnage. 66,355	No. 305 — Tonnage. 310,622	No. 43 — Tonnage. 15,758	No. 797 — Tonnage. 631,425
1906.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	250,493	34,355	35,578	.....	320,436
Maïs	8,177	.....	202,250	1,378	49,306
Orge	8,546	5,046	17,854	.....	31,446
Avoine	21,900	16,083	11,323	.....	49,306
Pois	.....	.....	11	.....	11
Seigle	.....	5	1,406	.....	1,411
Houille	30,455	47,242	24,190	9,356	111,243
Minerai de fer	5,862	.....	.....	.....	5,862
Marchandises	35,383	7,009	110,263	50	152,705
Bardeaux, art. en bois, etc.	16	37	851	.....	904
Bois de service, scié, pds M.P.	3,471,514	235,624	25,711,196	10,769,755	40,188,089
Bois de charpente....pds cub.	375,000	200,000	.....	.....	575,000
Bois de chauffage .... cordes.	110	18	1,093	.....	1,221
Douves.....No.	.....	.....	300,000	.....	300,000
	No. 375 — Tonnage. 290,509	No. 148 — Tonnage. 81,070	No. 408 — Tonnage. 397,616	No. 76 — Tonnage. 36,921	No. 1,007 — Tonnage. 806,116
1907.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	294,298	50,808	130,818	4,429	480,303
Maïs	6,713	514	259,895	4,571	271,693
Orge	8,726	468	4,046	.....	13,240
Avoine	49,689	16,647	7,033	.....	73,369
Pois	.....	.....	25	.....	25
Seigle	.....	.....	2,270	.....	2,270
Houille	31,506	47,373	50,183	14,493	143,555
Minerai de fer	12,040	8,950	.....	.....	20,990
Marchandises	21,545	9,436	5,231	6,235	42,447
Bardeax, art. en bois, etc.	.....	.....	2,222	.....	2,222
Bois de service, scié, pds M.P.	.....	.....	14,395,124	11,201,446	25,596,570
Bois de charpente....pds cub.	558,090	323,000	.....	.....	881,090
Bois de chauffage .... cordes.	.....	.....	660	.....	660

FRET PASSÉ SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

Canal Welland—allant à l'ouest.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1907, est comme suit :—

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	128,851	
Voiliers "	14,605	
Quantité totale, navires canadiens		143,456
Vapeurs américains	219,160	
Voiliers "	27,161	
Total, navires américains		246,321
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains		389,777

ETAT de la quantité de fret passée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1907.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	128,851	
" " descente	452,647	
Total, vapeurs canadiens		581,498
Voiliers canadiens, montée	14,605	
" " descente	140,737	
Total, voiliers canadiens		155,342
Quantité totale de navires canadiens		736,840
Vapeurs américains, montée	219,160	
" " descente	572,755	
Total, vapeurs américains		791,915
Voiliers américains, montée	27,161	
" " descente	48,405	
Total, voiliers américains		75,566
Quantité totale, navires américains		867,481
Total, navires canadiens et américains		1,604,321
	Allant à l'est	Allant à l'ouest
Navires canadiens	593,384	143,456
" américains	621,160	246,321
Total	1,214,544	389,777

J.—STATEMENT of Large Class of Vessels Lightened at the Welland Railway Elevator at Port Colborne, showing the Tonnage, Dimensions, Depth of Water, Number of Cargoes passed through the enlarged Welland Canal during the Season of Navigation in 1907.

CANADIAN STEAM VESSELS.

Vessel particulars and original cargo to the Welland Canal:

Date of Arrival 1907	Name of Vessel	Registered Tonnage (Tons)	Dimensions: Length over all (Feet)	Width of Beam (Ft. in.)	Depth of Hold (Ft. in.)	Depth of Water on Arrival: Forward (Ft. in.)	Aft (Ft. in.)	Original Cargo to the Welland Canal: Wheat (Bush.)	Wheat (Tons)	Corn (Bush.)	Corn (Tons)	Barley (Bush.)	Barley (Tons)	Pease (Bush.)	Oats (Tons)	— (Tons)	Rolling Freight (Tons)
May 4	Westmount	1,172	255	42	23	16 2	16 2	88,000	2,641								
" 5	Advance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	14 6	14 3	15 5	42,600	1,261								
" 6	Iroquois	1,152	250	43	26	16 1	16	98,000	2,911								
" 10	Rosemount	[illegible]	253	41	23 3	15 8	15 8	76,279	2,290								
" 15	Algonquin	[illegible]	245	40	24 6	16	16	45,000	1,350						653		
" 17	[illegible]	1,151	255	42	23	16	16	88,000	2,641								
" 16	Midland Queen	1,311	260	42 4	24	15	15 6	15,785	474						1,816		
" 20	Westmount	1,172	255	42	23	16 2	16 10	88,544	2,657								
" 20	Rosedale	997	254	35	22 6	16	16	73,848	2,216								
	Total							1,915,060	148,110			68,599	1,618	5,711	5,871		106

Lighterage, grain cargo through canal and destination:

Name of Vessel	Lighterage over Welland Railway: Wheat (Bush.)	Corn (Bush.)	Barley (Bush.)	Rye (Bush.)	Lighterage in Tons: Wheat	Corn	Barley	Oats	—	Rolling Freight	Grain Cargo through Welland Canal: Wheat (Bush.)	Corn (Bush.)	Barley (Bush.)	Wheat (Bush.)	Corn (Tons)	Barley (Tons)	Pease (Tons)	Oats (Tons)	— (Tons)	Rolling Freight (Tons)	Total Cargo through Canal (Tons)	Depth Water Midship through Canal (Ft. in.)	From	To	Cost of Lighterage per bush. ($ cts.)
Westmount	21,200				636						66,800			2,005							2,005	14 2	Fort William	Kingston	0 02
Advance	4,631				[illegible]						37,969			1,122							1,122	11	Port Arthur	"	0 02
Iroquois	17,763				533						80,237			2,408							2,408	11	Fort William	"	0 02
Rosemount	13,807				415						62,472			1,875							1,875	11	"	"	0 02
Algonquin	15,562			2,345	467				40		29,938			897				913			1,812	14	"	"	0 02
[illegible]	19,658				590						68,342			2,051							2,051	11	"	"	0 02
Midland Queen	4,226			11,143	127				190		11,559			347				1,626			1,973	11	"	"	0 02
Westmount	21,686				651						66,858			2,006							2,006	11	"	"	0 01½
Rosedale	12,662				380						61,186			1,836							1,836	11	"	"	0 02
Total	1,113,951		34,801	36,622	31,313				976	624	3,801,049		68,599	114,067		1,618	4,735	5,217		106	125,803				

CANADIAN VESSELS SAIL.

Date of Arrival	Name of Vessel	Registered Tonnage	Length	Width of Beam	Depth of Hold	Forward	Aft	Orig. Wheat (Bush.)	Orig. Wheat (Tons)	Lighterage Wheat (Bush.)	Lighterage Wheat (Tons)	Through Wheat (Bush.)	Through Wheat (Bush.)	Total Cargo (Tons)	Depth Midship	From	To	Cost
Oct. 2	Hamilton	970	259	40	15	12 6	12 6	65,600	1,551	2,278	69	62,722	1,882	1,882	12	Fort William	Kingston	0 02

BRITITH STEAM VESSELS.

Date of Arrival	Name of Vessel	Registered Tonnage	Length	Width of Beam	Depth of Hold	Forward	Aft	Orig. Wheat (Bush.)	Orig. Wheat (Tons)	Orig. Corn (Bush.)	Orig. Corn (Tons)	Pease (Bush.)	Oats (Tons)	Lighterage Wheat (Bush.)	Lighterage Corn (Bush.)	Lighterage Wheat (Tons)	Lighterage Corn (Tons)	Through Wheat (Bush.)	Through Corn (Bush.)	Through Wheat (Bush.)	Corn (Tons)	Pease (Tons)	Oats (Tons)	Total Cargo (Tons)	Depth Midship	From	To	Cost
May 7	[illegible]	1,222	245	42	24 5	15 8	16	82,586	2,477					14,505		130		68,201		2,047				2,047	11	Fort William	Kingston	0 02
" 11	Strathcona	1,365	245	42	21 5	15 10	16	89,223	2,678					16,490		495		72,737		2,183				2,183	14	"	"	[illegible]
" 29	Neepawah	1,190	250	40	21	15 6	15 6	10,000	300				1,881	10,000		300							1,881	1,881	11	"	"	[illegible]
	Total							1,088,250	32,665	117,600	3,278	1,022	6,488	257,611	21,616	7,710	606	850,606	95,384	24,925	2,672	1,022	6,488	35,107				

UNITED STATES STEAM VESSELS.

Date of Arrival	Name of Vessel	Registered Tonnage	Length	Width of Beam	Depth of Hold	Forward	Aft	Orig. Wheat (Bush.)	Orig. Wheat (Tons)	Orig. Corn (Bush.)	Orig. Corn (Tons)	Lighterage Wheat (Bush.)	Lighterage Corn (Bush.)	Lighterage Wheat (Tons)	Lighterage Corn (Tons)	Through Wheat (Bush.)	Through Corn (Bush.)	Through Wheat (Bush.)	Corn (Tons)	Total Cargo (Tons)	Depth Midship	From	To	Cost
[illegible] 27	[illegible] Whittaker	1,388	220	37	23 4	15 3	15 8			90,501	1,695		12,516		351		47,985		1,314	1,341	11	Chicago	Kingston	0 02
" 29	[illegible]	[illegible]	219	36	17	15 5	14 8			57,517	1,611		10,320		389		47,197		1,322	1,323	11	"	"	0 02
July 2	[illegible]	1,118	257	[illegible]	19	15 4	15 9			70,000	1,961		11,698		412		55,302		1,549	1,549	14			0 02
" 19	Pottawamie	941	219	36	17	15 7	15 8			58,000	1,625		10,539		296		47,461		1,329	1,329	11			[illegible]
" [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17	[illegible]	15 6			58,000	1,625		10,137		284		47,863		1,341	1,341	11	"	"	0 02
" 8	[illegible]	[illegible]	257	36	19	16	16			71,000	1,989		16,041		450		64,959		1,539	1,539	14	"		0 02
[illegible] 10	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	22	14 2	15 10	60,000	1,801			7,289		219		52,711		1,582		1,582	14	Duluth	Ogdensburg	0 02
" 21	[illegible]	[illegible]	219	36	17	14 8	14 10			50,000	1,191		1,567		14		48,437		1,357	1,357	14	Chicago	Kingston	0 02
Oct. 18	[illegible]	1,079	220	41	22	14	15 3	58,000	1,741			4,775		111		53,227		1,597		1,597	14	"	"	0 02
" [illegible]	[illegible]	1,118	257	[illegible]	19	16	16			71,600	1,989		11,163		405		56,537		1,584	1,584	11	"	"	0 02
	Total							118,000	5,512	196,018	13,895	12,062	95,279	363	2,531	105,938	405,739	3,179	11,365	11,541				

UNITED STATES SAIL VESSELS.

Date of Arrival	Name of Vessel	Registered Tonnage	Length	Width of Beam	Depth of Hold	Forward	Aft	Orig. Wheat (Bush.)	Orig. Wheat (Tons)	Lighterage Wheat (Bush.)	Lighterage Wheat (Tons)	Through Wheat (Bush.)	Through Wheat (Bush.)	Total Cargo (Tons)	Depth Midship	From	To	Cost
[illegible] 18	[illegible]	994	2?1	35	16 6	15 7	15 7	68,000	2,041	11,101	334	56,893	1,707	1,707	11	Duluth	Kingston	0 02

RECAPITULATION.

	Number	Orig. Wheat (Bush.)	Orig. Wheat (Tons)	Orig. Corn (Bush.)	Orig. Corn (Tons)	Barley (Bush.)	Barley (Tons)	Pease (Bush.)	Oats (Tons)	—	Rolling Freight	Lighterage Wheat (Bush.)	Corn (Bush.)	Barley (Bush.)	Rye (Bush.)	Lighterage Wheat (Tons)	Corn (Tons)	Barley (Tons)	Oats (Tons)	— (Tons)	Rolling Freight (Tons)	Through Wheat (Bush.)	Corn (Bush.)	Barley (Bush.)	Wheat (Bush.)	Corn (Tons)	Barley (Tons)	Pease (Tons)	Oats (Tons)	—	Rolling Freight	Total
Canadian Vessels, Steam	63	1,915,060	148,110			68,599	1,618	5,711	6,871		106	1,113,951		34,801	36,622	31,313				976	621	3,801,049		68,599	114,067		1,618	1,735	5,217		106	125,803
Canadian Vessels, Sail	1	65,600	1,551									2,278				69						62,722			1,882							1,882
British Vessels, Steam	18	1,088,250	32,665	117,600	3,278			1,022	6,488			257,611	21,616			7,713	606					850,606	95,384		24,925	2,672		1,022	6,488			35,107
United States Vessels, Steam	10	118,000	3,512	196,018	13,896							12,062	90,279			363	2,531					105,938	405,739		3,179	11,365						11,541
United States Vessels, Sail	1	68,000	2,011									11,101				334						56,893			1,707							1,707
Total, Canadian, British and United States Vessels	93	6,284,250	188,609	613,018	17,174	68,599	1,618	6,733	12,359		106	[illegible]	111,895	[illegible]	36,622	12,849	3,137			976	621	4,857,214	501,123	68,599	145,760	14,037	1,618	5,757	11,735		106	179,043

DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS,
OTTAWA, April 5, 1907.

RICHARD DEVLIN,
Compiler of Canal Statistics.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906 et 1907.

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Ciment et chaux hydraulique	....	12	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	....
Argile, chaux et sable	....	....	38	52	15	15	....	....	....	....	22	....	....
Fer, chemins de fer	....	....	....	....	....	....	....	50	....	8,170	10	....	....
Fer, en gueuse	79	5	....	....	....	508	....	....	....	....	....	....	....
Fer, tout autre	1,766	2,020	7,564	6,217	5,063	4,292	1,178	5,785	2,542	1,651	384	269	124
Acier	394	542	375	1,351	3,000	5,420	....	....	....	16	48	....	....
Pierre, pour la taille	....	200	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pommes	28	1,263	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	9,936
Orge	959	240	....	3,960	596	1,288	....	....	2,206	9,697	43,607	21,196	105,984
Maïs	70,235	182,330	267,583	310,498	150,999	109,359	14,319	1,719	123,864	55,021	84,204	55,559	....
Graine de lin	....	....	3,293	5,687	....	....	4,965	....	3,643	212	15,694	80,570	49,159
Fleur de farine	30,916	11,964	1,029	653	4,229	1,595	1,400	6,755	16,151	24,662	14,571	9,174	3,730
Farines, toutes sortes	65	....	....	....	....	....	35	....	348	57	270	60	....
Avoine	1,654	12,373	6,847	3,975	10,250	8,925	1,584	1,442	2,438	....	21,404	37,164	66,941
Tourteaux oléagineux	....	....	....	....	....	....	1,083	....	462	7,846	9,229	....	....
Pois	....	3,020	2,078	260	....	115	....	....	63	....	....	....	....
Seigle	....	8,323	8,435	15,488	923	3,078	2,961	4,079	4,260	....	1,711	1,405	2,266
Sel	....	....	216	144	183	....	50	....	132	615	168	75	143
Graines, toutes sortes	....	20	....	....	200	....	....	....	....	....	....	....	20
Foin pressé	....	....	....	....	96	....	246	....	....	....	....	....	....
Tabac, brut	....	....	51	....	....	....	23	....	....	....	....	....	....
Blé	158,643	255,198	278,498	184,154	169,978	121,896	132,702	200,975	226,746	133,528	190,505	289,611	450,446
Tous autres produits agricoles, légumes	....	29	....	56	32	....	....	....	....	....	....	....	....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	....	2	....
Chevaux	1	1	1	4	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Saindoux et huile de saindoux	....	....	....	....	....	....	1,155	....	....	....	2,847	4,810	....
Viandes, toutes sortes	....	....	....	....	....	....	114	....	....	....	....	....	....
Porc	....	1	....	....	....	....	34	....	....	....	....	....	....
Suif	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	53	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....
Total, classe 3	264,740	477,541	576,008	532,499	345,565	256,491	161,849	220,805	382,858	241,522	384,727	499,895	688,749
Classe 4.													
Instruments aratoires	....	....	....	....	3	....	1,785	13	58	17	....	....	....
Cendres	34	94	133	73	55	25	3	....	2	16	....	....	....

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.	Ton x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Faïence		5									93		
Meubles			1			1	5		3	6		6	
Verre, toutes sortes		9	53	75	16	6	1		15	3	21	11	4
Mélasse	100	167	9	56	159			54	240		820		
Clous					1				19		64		
Huile	6	23	112	1,141	7,143	15,647	14,987	12,091	14,619	12,848	20,700	19,995	22,111
Peinture	2						17		5				
Poix de goudron											53		101
Guenilles		4							4				
Résine									20				
Cendre de soude							4				59	72	15
Sucre		1					112				2,019		
Pierre brute													
Fer-blanc										87	53		
Tabac					96						204		
Blanc de plomb						16							
Whisky, bière et autres spiritueux	101		46	4	74	11	32		2	766	635	614	1,224
Marchandises non énumérées	558	376	1,226	866	518	92	2,420	419	582	713	851	466	2,294
Total, classe 4	801	679	1,580	2,215	7,969	15,798	19,366	12,577	15,569	14,456	25,572	21,164	25,749
Classe 5.													
Barils, vides	1				1	182	66	15					
Cercles			257										
Bois de service, scié	1,117	657	478	3,065	924	15,760	2,635	1,085			3,957	100	
Douves, pipes et barils			4,716							394		2,400	
" Indes occident et pipes													
Bois de charpente, sur navires										1,544	1,260	1,500	4,180
" en radeaux		1,200	1,207	329	26								
Articles en bois								17					
Total, classe 5	1,118	1,857	6,658	3,394	951	15,942	3,205	1,117		1,938	5,217	4,000	4,180
Classe spéciale.													
Houille											29,351	29,172	70,489
Minerai de fer								15,976		17,362	3,837		
Total, classe spéciale											33,188	29,172	70,489
Grand total	266,659	480,077	584,246	538,108	354,485	28,231	184,420	250,475	398,427	275,278	448,704	554,231	789,167

L—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906 et 1907.

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.*	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	24	15	70	70	24	49	196	22	80	115	132		556
Soufre							5	20	23	12			
Ciment et chaux hydraulique	1,859	1,686	837	996	997	1,931	2,916	178	3,924	39	181	88	13
Argile, chaux et sable			4	144	8	4	2	1	181				100
Coton, brut									23				
Poisson		11	10	9	10	8	8		8	4			39
Gypse					4								
Fer, chemin de		1,687				74	748	11,735	39,641	283	126	7,289	4,119
" en gueuse	56	28	6			3		558	273		312	680	7,655
" tout autre	1,831	727	559	699	1,318	1,428	4,950	2,904	5,845	3,782	3,633	8,235	6,987
Sel	932	822	25	35		48	75	4	87	99	150	17	
Acier	528			19	18		3	11	332	58	192	111	2,561
Pierre, pour la taille		4	62							41			
Fleur de farine							16				18		
Foin	124												30
Farines									17	25			
Avoine													
Pommes de terre													
Graines, de toutes sortes	25	99	121	56	121	218	302	58	325	164	35	17	
Tabac, brut								1	2				
Produits agricoles non énumérés, légumes	26		4				1	1			127		
Peaux vertes	26							16	6				
Chevaux		1		1									
Saindoux et huile de saindoux	1			2				11			28	20	1
Viandes, autres que le porc									1	25			15
Porc						1							
Laine													
Tous autres articles non énumérés													
Total, classe 3	5,432	5,080	1,698	2,031	2,500	3,764	9,222	15,520	50,768	4,647	4,934	16,457	22,076
Classe 4.													
Instruments aratoires												5	
Cendre, potasse et perlasse			1						2				
Faïence et poterie	12	83	4	33	3	5			32	291	155	294	456
Bois de teinture, etc										2			2

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Meubles			2			1			1	5	2	1	35
Verre, toutes sortes	394	612	799	150	299	456	612	1,384	1,207	1,671	1,641	2,519	3,534
Manille										34	93	37	15
Marbre												35	
Mélasse	20	1					1		6		1		50
Clous	1,149	409	129	229	518	30	675	1,292	2,878	2,009	3,061	4,011	3,331
Huile, en barils	31	33	12	15	21	74	83	14	16	1,418	120	148	155
Peinture	75	49	20	35	2	12	69	97	158	202	367	412	295
Poix et goudron	67	60	20	37	6	21	27	27	58	199	5	239	
Chiffons					14			1	29		15		50
Résine					15				1				25
Cendre de soude	84	74	249	88	108	69	169	201	264	387	28	310	37
Pierre, taillée		17	25	31									5
Sucre	1,430	1,873	311	566	1,596	430	810	1,314	204	52	1,168	1,153	6,046
Fer-blanc	396	395	359	237	159	117	338	506	209	362	928	1,365	1,173
Térébenthine							1	2	1				1
Blanc de plomb	7	10	5		1	4	11	37	80	82	80	304	283
Blanc de céruse	113	56	104	93	89	39	49	61	22	33	158	93	18
Whiskey, bière, etc	77	51	93	98	178	295	131	182	452	432	384	483	1,040
Marchandises non énumérées	1,268	1,247	711	793	482	744	1,516	1,049	3,674	6,200	15,360	11,707	16,498
Total, classe 4	5,123	4,970	2,844	2,405	3,491	2,447	4,492	6,169	9,294	13,379	23,566	23,116	33,049
Classe 5.													
Barils, vides												54,906	
Bois de chauffage, sur navires								3,600	40,026	40,425	43,982	2,307	2,337
Bois à pulpe													101,989
Bois de service, scié, sur navires													
Traverses de ch. de fer, sur navires									611				
Articles en bois												5	
Total, classe 5								3,600	40,637	40,425	43,982	57,218	104,326
Classe spéciale.													
Houille										10,200			
Minerai de fer										2,861			
Total, classe spéciale										13,061			
Grand total	10,555	10,050	4,542	4,436	5,991	6,211	13,714	25,289	100,699	71,512	72,482	96,791	159,451

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1895 jusqu'à 1907, inclusivement.

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques			845										
Ciment et chaux hydraulique				300		18							
Poisson													20
Fer, chemin de fer	181		965	770									
Fer, tout autre	214			324	1,008	714		30			1	27	30
Sel					549		105						
Acier		498		2,951	13,522	3,110						2	509
Pierre, pour la taille													
Pommes													
Orge	7,904	11,128	14,173	6,909	2,424	2,402	7,119	7,418	11,433	16,621	9,197	9,266	2,812
Maïs	100,512	175,094	169,057	150,667	81,777	60,545	55,531	66,111	108,917	60,964	93,622	135,240	124,474
Fleur de farine	10,169	16,224	7,237	4,212	6,118	7,966	17,168	13,785	6,082	8,556	24,054	15,215	18,898
Foin pressé			301								200		
Farines de toutes sortes	46,316	46,456	41,644	22,626	18,198	14,244	14,016	12,675	13,546	13,076	9,606	10,668	21,976
Marbre											87		
Clous											1		
Tourteaux oléagineux						2,705	1,302	110	740	16,497	228		114
Avoine	16,442	16,137	14,969	12,729	19,526	39,706	26,344	10,006	6,112	3	10,892	11,323	4,741
Pois				45		4			22		76	11	25
Pommes de terre													
Seigle		490		1,197	923	2,149			4,174				2
Graine de lin					200				1,594			756	
Graines de toutes sortes	14	78	299	44	11			10	27		43	3	17
Tabac							23						
Blé	27,881	34,878	28,919	11,268	12,926	18,771	23,557	32,639	15,436	14,269	15,483	13,410	21,892
Produits agricoles, légumes						6	10		1			1	7
Peaux vertes et salées, etc	8	41	23										
Chevaux		3	3	2		4			2				
Saindoux et huile de saindoux, etc	6	1,348	1,444	3,671	864	1,588	1,680	2,413				22	86
Viandes autres que le porc	30												
Porc	87	390	243	1,271	343	17	970	632	152	379	273	268	429
Moutons													
Suif				359	201	631	119						
Laine	1,536	900	197	89	130		3	752	482	134	21	89	30
Total, classe 3	211,300	303,665	280,319	219,434	158,720	154,680	147,947	146.581	168,720	130,499	163,784	196,301	196,062
Classe 4.													
Instruments aratoires								399		396	552	494	
Poterie et faïence													5
Meubles	2			2	7		3	17				1	

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1895 jusqu'à 1906, inclusivement.—*Fin.*

Articles.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Verre, de toutes sortes	....	....	....	....	....	....	4	....	....	....	....	....	....
Marbre	....	....	....	....	8	57	....	....	....	....	....	....	....
Mélasse	....	....	....	....	11	....	....	....	....	....	....	....	3
Clous	30	1,005	198	119	367	17	22	1,594	2,000	1	....	....	8
Huile, en barils	....	....	....	3	2	36	....	....	....	17	42	1	1
Peinture	....	....	....	....	1	....	....	....	4	....	4	....	....
Chiffons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cendre de soudre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pierre de taille	....	165	31	....	....	154	448	280	....	53	53	840	26,075
Sucre	59	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	....	4
Blanc de plomb	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21
Whisky, bière et tous autres spiritueux	15	....	....	34	168	1	1	....	3	....	....	....	30
Marchandises	7,656	3,990	3,591	3,828	6,219	7,889	3,327	1,928	2,010	1,554	2,008	2,324	41,621
Total, classe 4	7,762	5,160	3,820	3,986	6,783	8,164	3,805	4,218	4,017	2,021	2,666	3,660	67,768
Classe 5.													
Barils, vides	....	10	....	....	....	5	282	....	....	....	3	2	1
Bois de chauffage, sur navires	....	165	....	....	....	....	....	4	....	717	2,700	3,609	1,980
Bois de service, scié, sur navires	41,974	75,515	68,280	52,844	57,695	55,128	38,085	72,806	48,337	30,194	15,726	27,701	14,314
Mâts et espars, sur navires	....	....	403	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	154	....	....	....
Traverses de chemins de fer, sur navires	446	....	....	....	....	....	....	....	....	652	2,248	....	2,151
Bardeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62	53	70
Poteaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12	....	....
Douves, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,500	....
Bois équarri, sur navires	500	....	1,040	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois, etc	....	12	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, classe 5	42,920	75,702	69,724	52,844	57,695	55,133	38,367	72,810	48,337	31,717	20,751	32,865	18,516
Classe spéciale.													
Houille	603	1,255	....	759	2,293	992	357	501	....	1,100	3,346	4,400	110,347
Pierre, impropre à la taille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cryolithe	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,734
Minerais	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,316
Total, classe spéciale	603	1,255	....	759	2,293	992	357	501	....	1,100	3,346	4,400	114,397
Grand total	262,585	385,782	353,863	277,023	225,491	218,969	190,476	224,110	221,074	165,337	190,547	237,226	396,743

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation de 1907.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Steamer canadien Advance	1,080		1,080
" " "	1,109	180	929
" " "	600		600
" " "	1,136	126	1,010
" " "	1,125		1,125
" " "	1,129		1,129
" " "	1,110		1,110
" " A. E. Ames	1,620		1,620
" " "	1,560		1,560
" " "	1,605		1,605
" " "	1,575		1,575
" " "	1,560		1,560
" " "	1,575		1,575
" " "	1,380		1,380
" " "	1,440		1,440
" " "	1,425		1,425
" " Arabian	1,200		1,200
" " "	1,184		1,184
" " "	1,201		1,201
" " "	1,163		1,163
" " "	1,195		1,195
" " "	1,124		1,124
" " "	1,200		1,200
" " Bickerdike	1,390		1,390
" " "	1,455		1,455
" " "	1,380		1,380
" " "	1,364		1,364
" " "	1,360		1,360
" " "	1,370		1,370
" " City of Ottawa	918		918
" " "	900		900
" " City of Montreal	960		960
" " "	870		870
" " "	900		900
" " Carleton	2,048		2,048
" " Carunna	1,320		1,320
" " "	1,301		1,301
" " "	1,341		1,341
" " Edmonton	706		706
" " "	1,686		1,686
" " Haddington	2,220		2,220
" " "	2,220		2,220
" " "	2,278		2,278
" " "	2,250		2,250
" " "	2,297		2,297
" " "	2,250		2,250
" " "	2,229		2,229
" " Neepawah	1,350		1,350
" " "	1,770		1,770
" " "	750		750
" " Nevada	1,440		1,440
" " "	1,380		1,380
" " "	1,170		1,170
" " H. M. Pellatt	1,417		1,417
" " "	1,290		1,290
" " "	1,380		1,380
" " "	1,461		1,461
" " "	1,290		1,290
" " "	1,348		1,348
" " "	1,464		1,464
" " "	1,398		1,398

N.—Tableau indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation de 1907—*Fin.*

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Steamer canadien J. H. Plummer	1,357		1,357
" " "	1,290		1,290
" " "	1,260		1,260
" " "	1,470		1,470
" " "	1,399		1,399
" " "	1,350		1,350
" " "	1,110		1,110
" " Pollux	1,380		1,380
" " Rosedale	823		823
" " "	510		510
" " "	1,771		1,771
" " Stormount	2,233	799	1,434
" " "	2,118		2,118
" " Turret Cape	2,013		2,013
" " Turret Chief	2,070		2,070
" " Wahcondah	1,630		1,630
" " "	768		768
" " "	1,593		1,593
Barge canadienne Hamilton	1,908		1,908
Steamer des Etats-Unis Bermuda	1,650		1,650
" " J. S. Keefe	2,310		2,310
" " Jno. Lambert	2,250		2,250
" " "	1,588		1,588
" " "	750		750
" " Marshall	1,560	83	1,477
" " R. Wallace	2,280	45	2,235
Total	125,658	1,233	124,425

Nombre de cargaisons de blé	87	
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston		125,658 tonnes.
" transbordée à Kingston		1,233 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		124,425 "

N.—Tableau indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation de 1907.

Noms des bateaux.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	1,114		1,114
" " City of Ottawa	476		476
" " City of Montreal	672		672
" " Iona	353		353
Vapeurs américains J. H. Devereux—	1,972		1,972
" " J. S. Keefe	2,259		2,259
" " J. Lambert	668		668
" " "	1,487		1,487
" " J. Sharples	2,156		2,156
Total	11,157		11,157

	Nombre.	Tonneaux.
Nombre de cargaisons de blé	9	
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston		11,157
" transbordée à Kingston		
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		11,157

Récapitulation du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaison de grain à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité transportée à Montréal, sans transbordement, pour la saison de navigation de 1907.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	87	
Maïs	9	
Total		96
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal	125,658	
" maïs " "	11,157	
Total passé par le canal Welland		136,815
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston—		
Blé	1,233	
Maïs		
Total des quantités transbordées		1,233
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston—		
Blé	124,425	
Maïs	11,157	
Total de la quantité transportée à Montréal		135,582
Grand total		136,815

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, Ogdensburg et autres ports sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation en 1907.

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.		Navires canadiens. A voiles.		Navires américains. A vapeur.		Navires américains. A voiles.		Total. A vapeur et à voiles.	
	No	Tonnage.	No	Tonnage.	No	Tonnage.	No	Tonnage.	No	Tonnage.
	216	225,656	39	37,592	257	315,325	6	4,369	518	582,942
Orge		8,726		468		4,046		....		13,240
Maïs		6,713		514		259,895		4,571		271,693
Avoine		49,689		16,647		7,033		....		73,369
Pois		....		....		25		....		25
Seigle		....		....		2,270		....		2,270
Blé		294,248		50,808		130,818		4,429		480,303
Total		359,376		68,437		404,087		9,000		840,900

	Tonneaux.
216 cargaisons sur des steamers canadiens, quantité totale	359,376
33 " " voiliers " "	68,437
257 " " vapeurs américains "	404,087
6 " " voiliers " "	9,000

P.—TABLEAU indiquant la quantité de grain arrivée à Kingston, Ogdensburg et Prescott, sur des navires qui ont passé par le canal Welland, pendant la saison de navigation en 1907.

Sommaire	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens —216 cargaisons de grain	359,376	
Voiliers " 39 " "	68,437	
Total, navires canadiens	....	427,813
Vapeurs américains—257 cargaisons de grain	404,087	
Voiliers " 6 " "	9,000	
Total, navires américains	....	413,087
Total, navires canadiens et américains	....	840,900
Répartis comme suit :		
120 navires canadiens et 13 américains sont arrivés à Kingston et ont déchargé une partie de leur cargaison, la balance étant transbordée à Montréal.	....	168,796
287 navires sont arrivés à Kingston et ont déchargé toute leur cargaison, comme suit :—		
171 cargaisons dans des navires canadiens 274,855		
116 " " américains 191,922		
Quantité transbordée et transportée à Montréal	....	466,777
Quantité restant à Kingston, Ogdensburg, Prescott et autres ports américains	....	205,327
Total	....	840,900

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston et Ogdensburg, pour les saisons de navigation 1906 et 1907.

	1906.		1907.	
	Nombre de cargais.	Tonneaux.	Nombre de cargais.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens......	205	344,605	255	427,813
Quantité arrivée à Kingston et Ogdensburg dans des navires américains....	188	269,800	263	413,087
Total	393	614,405	518	840,900
Quantité transbordée à Kingston et Ogdensburg dans des navires canadiens pour Montréal....	....	269,773	....	*466,777
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....	....	135,162	....	168,796
Quantité restant à Kingston, Ogdensburg et Cardinal.......	....	209,470	....	205,327
Total.....	....	614,405	....	840,900

* Sur cette quantité 2,994 tonneaux ont été transbordés de Kingston, étant du grain de 1906. 134 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1907, contre 108 en 1906. 287 navires ont déchargé toute leur cargaison en 1907, contre 185 en 1906.

S.—État indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1907, inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille.

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Montant des péages perçus. — Taux 20 cts par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ c.
1885	....	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	....	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	....	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	....	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	....	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	....	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	....	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	....	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893	....	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894	....	....	187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789 93
1895	4	....	148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773 05
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445	44,668 20
1897	....	4	165,143	....	1,277	9,799	176,223	35,244 60
1898	....	....	156,055	759	986	4,536	162,336	32,467 20
1899	....	....	86,638	2,293	525	8,276	97,732	19,546 40
1900	8	....	45,032	992	....	1,360	47,392	9,478 40
1901	....	....	46,345	357	456	2,322	49,480	9,896 00
1902	....	....	12,410	501	65	51,037	64,013	12,845 60
1903	3	....	113,076	....	4,796	30,009	147,884	*29,576 80
1904	2,919	....	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325	*20,665 00
1905	....	....	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642	*34,528 40
1906	60	....	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587	*29,517 40
1907	2,857	....	110,347	....	10,453	143,555	267,212	*53,442 40

Note.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 c. le tonneau par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902, étant de 20 c. le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest. Durant 1906 tous les péages étaient exempts. A.C., 23 avril 1903.

* Ces péages étaient exempts par A.C. 27 avril 1903.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1907, inclusivement.

Années.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894	16,213	169,552	185,765	25,432 80
1895	....	165,151	165,151	24,772 65
1896	689	161,551	162,240	24,232 65
1897	40	164,963	165,003	24,722 37
1898	400	175,609	176,009	26,341 05
1899	448	201,546	201,994	30,231 80
1900	10	280,169	280,179	42,025 35
1901	2,765	298,245	301,010	44,732 55
1902	9,231	95,702	104,933	11,958 90
1903	30	290,548	290,578	*43,555 73
1904	9,670	320,973	330,643	*48,145 95
1905	8,518	345,589	354,107	*51,808 33
1906	6,989	313,080	320,069	*47,905 93
1907	1,281	406,978	408,259	*50,440 20

NOTE.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent. A. C. du 26 octobre 1889.
*Ces péages ont été abolis par A.C. du 27 avril 1903.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1896 à 1907, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1896.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tous autres légumes	29		
Pommes	†1,263		
Cendre	94		
Orge	240		11,128
Ciment et chaux hydraulique	12		
Houille		11,742	1,255
Maïs	182,330	19,688	118,426
Faïence	5		
Poisson		2	
Fleur de farine	11,964	13,846	16,224
Meubles		3	
Verre	9	3	
Foin, pressé		563	
Peaux, etc			41
Chevaux	1	1	3
Fer, chemin de fer		1,192	
" en gueuse	5	1,559	
" tout autre	2,020	1,725	
Saindoux et huile de saindoux			1,348
Farines de toutes sortes		500	46,456
Mélasse	167		
Avoine	12,373	1,454	14,351
Huile, en barils	23		1,005
Pois	3,020	10	
Lard	1		390
Guenilles	4		
Seigle	8,323	647	
Sel		80	
Graines, de toutes sortes	20		78
Acier	542	11,317	498
Sucre	1		165
Tabac		1	
Ble	*254,763	51,587	16,467
Laine		8	900
Marchandises non énumérées	376	54	3,900
Barils, vides			10
Bois de chauffage, sur navires			165
Bois de service, scié	657	1,286	78,397
Bardeaux		94	40
Bois de constr., carré, sur navires		55,588	
" " en radeaux	1,200		
Articles en bois			12
Total	479,442	172,950	311,349

† 523 tonnes de cette quantité de pommes ont payé pleins péages par sections sur le canal Welland, et conséquemment n'apparaissent pas à l'état d'entier parcours du canal Welland.

* De ce montant 5,290 tonnes descendirent à Kingston en 1895, furent emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1896.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1897.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes			32
Cendre	133		
Orge			14,173
Briques		739	845
Argile, chaux et sable	38	430	
Houille		9,803	
Maïs	*264,396	11,103	115,689
Graine de lin	3,293	169	
Fleur de farine	1,029	211	7,237
Meubles	1	5	
Verre	53	9	
Foin, pressé			301
Chevaux	1	1	3
Peaux, etc			23
Fer, chemin de fer		6,241	965
" en gueuse		2,828	
" tout autre	7,564	6,143	
Saindoux et huile de saindoux			1,444
Farines, toutes sortes		699	41,644
Mélasse	9		
Avoine	*6,847	3,046	15,233
Huile, en barils	112	51	198
Pois	*2,078	3	
Lard			243
Seigle	8,435	48	
Sel	216		
Pierre, pour la taille		330	
Graines, toutes sortes			299
Acier	375	4,680	
Sucre			31
Spiritueux, bière, etc	46		
Tabac	51		
Blé	*278,498	†39,057	12,661
Laine			197
Marchandises non énumérées	1,214	347	3,591
Bois de chauffage, sur navires		12	
Cercles	257	8	
Bois de service, scié, sur navires	478	1,158	69,710
Mâts " "			403
" " "		5	
Traverses, de chemin de fer, sur navires		999	
Piquets, etc		4	
Bois de construction, carré	1,207	81,117	1,040
Douves et fonds, barils	4,716		
Articles en bois			1
Total	581,047	169,246	285,963

* Sur cette quantité de maïs, 573 tonnes furent transportées à Ogdensburg et Prescott en 1896, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1897.

* Sur cette quantité d'avoine, 50 tonnes sont passées par Prescott en 1896, et ensuite par Montréal en 1897, et les rapports de Sainte-Catherine démontrent que 170 tonnes sont descendues directement ; de ce nombre 136 tonnes sont descendues à Montréal.

* Sur cette quantité de pois 230 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

* De cette quantité de blé, 624 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine, et 7,072 tonnes sont descendues à Kingston et Prescott en 1896, et jusqu'à Montréal en 1897.

† De cette quantité, 1,079 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

U.—Etat comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc —*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1898.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	56		
Cendre	73		
Orge	3,960	1,417	6,909
Ciment et chaux hydraulique			300
Argile, chaux et sable	52	1	
Houille		4,536	759
Maïs	*310,498	13,338	116,317
Graine de lin	5,687	9	
Fleur de farine	653		4,212
Meubles			2
Verre	75		
Chevaux	4		
Fer, chemin de fer		674	770
" en gueuse		4,187	
" tout autre	6,217	257	324
" minerai		13,433	
Saindoux et huile de saindoux			3,671
Farines, toutes sortes			22,626
Mélasse	56		
Avoine	3,975	625	12,729
Huille, en barils	1,141	15	119
Peinture			3
Pois	260		45
Lard			1,271
Seigle	*16,133	39	
Sel	144	544	
Graines, de toutes sortes			44
Spiritueux, bière, etc.	4		34
Acier	1,351	3,122	2,951
Pierre pour la taille		554	
Suif			359
Blé	*184,706	15,860	8,612
Laine			89
Marchandises non énumerées	866	25	3,828
Bois de chauffage, sur navires		747	
Bois de service, scié "	3,065	2,840	72,897
Traverses de chemin de fer		190	
Bardeaux		11	
Bois carré	329	48,369	
Total	539,305	110,893	258,871

* De cette quantité de maïs, 2,349 tonnes furent transportées à Ogdensburg et Prescott en 1887, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de seigle, 45 tonnes furent transportées à Prescott en 1897, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de blé, 4,165 tonnes furent transportées à Kingston en 1897, emmagasinées là, et transbordées pour Montreal in 1898.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

U—ETAT COMPARATIF de la quantité du fret descendue par le canal Welland, etc. — *Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1899.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	32		
Cendre	58		
Orge	596		1,828
Argile, chaux et sable	15		
Houille		8,276	2,293
Maïs	*150,999	16,594	43,854
Graine de lin	200		
Fleur de farine	4,229	1,889	4,404
Meubles		2	7
Verre	16		
Chevaux	1		
Fer, minerai		26,125	
Fer, toutes sortes	5,063		194
Saindoux et huile de saindoux		3	964
Farines, toutes sortes			18,198
Mélasse	159		8
Clous	1	1	11
Avoine	*10,250	1	13,139
Huile, en baril	7,143	2	254
Peinture			2
Lard			343
Chiffons			1
Seigle	923		
Sel	183	479	549
Graines, de toutes sortes			11
Spiritueux, bière, etc	74	71	168
Acier	3,000	1,562	11,802
Pierre, pour la taille		429	
Suif			201
Tabac	96		
Blé	*269,978	23,602	9,190
Laine			130
Marchandises non énumérées	518	126	6,219
Barils, vides	1		
Bois de chauffage, sur navires		27	
Houblon, échalas		100	
Bois de service, scié, sur navires	924	4,583	57,695
Mâts et espars, sur navires		3	
Traverses de chemin de fer, sur navires		74	1,273
Bardeaux		50	
Bois de charpente, sur navires	26	24,959	
Total	354,485	108,958	172,738

* De cette quantité de maïs, 7,443 tonnes furent transportées à Ogdensburg et Prescott en 1898 emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1899.

* De cette quantité d'avoine, 187 tonnes sont passées de Dunville à Montréal.

* De cette quantité de blé, 6,447 tonnes sont passées par Kingston en 1898, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1899.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports américains.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.
1900.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes		1	6
Cendre	25	15	
Orge	1,288	563	1,598
Ciment et chaux hydraulique			18
Argile, chaux et sable	15		
Houille		1,360	992
Maïs	*109,359	9,844	44,306
Fleur de farine	1,595	990	6,371
Meubles	1		
Verre de toutes sortes	6	4	
Chevaux			4
Fer, en gueuse	508	1,284	
Fer, tout autre	4,292	1,044	714
Fer, minerai		58,400	
Saindoux et huile de saindoux			1,588
Farines (toutes sortes)			14,244
Mélasse		21	57
Avoine	*8,925	348	30,840
Huile, en barils	15,647	4,288	17
Tourteaux oléagineux			2,705
Peinture		2	36
Pois	115		4
Poix et goudron		24	
Lard			117
Seigle	3,078	160	300
Sel		467	
Cendre de soude		15	
Acier	5,420		2,601
Sucre			154
Suif			631
Blé	*121,896	6,610	7,541
Blanc de plomb	16		
Marchandises non énumérées	103	154	7,899
Barils, vides	182	407	5
Bois de chauffage, sur navires		1,143	
Bois de service, scié, sur navires	15,760	5,701	55,128
Bardeaux		90	
Bois de construction, carré, sur navires		20,267	
Douves		3	
Total	288,231	113,205	177,876

* De cette quantité de maïs 751 tonneaux furent transportés à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1899, emmagasinés là, et transbordés à Montréal en 1900.

* De cette quantité d'avoine 585 tonneaux furent transportés à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1899, emmagasinés là, et transbordés à Montréal en 1900.

* De cette quantité de blé 10,835 tonneaux furent transportés à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1900, emmagasinés là, et transbordés à Montréal en 1900.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1901.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	1,785		
Produits agricoles, légumes			10
Cendre	3		
Orge			7,119
Houille		2,322	357
Maïs	14,319	4,828	48,609
Graine de lin	4,965	2	
Fleur de farine	1,400	218	15,768
Meubles	5		
Verre (toutes sortes)	1		
Foin, pressé	246		
Fer en gueuse		1,790	
" tout autre	1,178	589	
" minerai		98,452	
Saindoux et huile de saindoux	1,155	827	525
Farines (toutes sortes)	35		13,981
Viandes	114	7	
Mélasse		17	
Avoine	1,584	853	25,704
Huile (en barils)	14,987	2,971	22
Tourteaux oléagineux	1,083	113	219
Peinture	17	6	
Poix et goudron		17	
Lard	34	970	10
Seigle	2,961		
Sel	50	165	105
Cendre de soude	4		
Spiritueux, etc	32		
Sucre	112		448
Suif			119
Tabac, brut	23		
Blé	*132,702	8,051	9,057
Laine			3
Marchandises non énumérées	2,420	1,395	966
Barils, vides	66		216
Bois de chauffage, sur navires		1,287	
Bois de service, scié "	2,635	3,412	51,931
Mâts, espars, etc. "		13	
Bardeaux		18	
Bois de construction, carré, sur navires	504	14,023	
Total	184,420	142,346	175,169

* De cette quantité 9,324 tonneaux furent transportés à Ogdensburg en 1900, et transbordées là pour Montréal en 1901.

U.—Etat comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1902.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	12	......	399
Orge	......	......	7,418
Houille	15,976	......	35,562
Maïs	1,719	10,335	55,593
Poisson	......	1	......
Fleur de farine	6,755	5,897	7,030
Meubles	......	......	17
Fer, chemin de fer	50	......	......
" tout autre	5,785	......	220
" minerai	......	3,492	18,988
Saindoux et huile de saindoux	......	......	2,413
Farines, toutes sortes	......	......	12,675
Mélasse	54	18	......
Avoine	1,442	......	9,764
Huile (en barils)	12,091	131	1,594
Tourteaux oléagineux	......	......	110
Peinture	......	20	......
Poix et goudron	......	33	......
Lard	......	......	632
Seigle	4,079	......	......
Graines, toutes sortes	......	......	10
Sucre	......	......	280
Blé	* 200,975	12,452	8,389
Laine	......	......	7
Marchandises non énumérées	419	172	1,952
Barils (vides)	5	15	28
Bois de chauffage, sur navires	......	288	......
Bois de service, scié, sur navires	1,085	1,178	97,300
Billes de sciage	......	28	......
Bois carré, sur navires	......	20,838	......
Douves (barils)	......	35	......
Articles en bois	17	......	......
Total	250,475	55,733	361,078

* De cette quantité 6,096 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1901.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1903.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	46	.....	.....
Produits agricoles	.....	1	.....
Cendre	14	.....	.....
Orge	2,206	1,017	11,433
Houille	.....	30,009	.....
Maïs	116,223	13,846	80,689
Lin et chanvre	.....	5	.....
Graine de lin	3,643	.....	.....
Fleur de farine	16,151	.....	6,082
Meubles	3	10	.....
Verre, de toutes sortes	15	.....	.....
Chevaux	.....	.....	2
Fer, chemin de fer	.....	15	.....
" tout autre	2,542	556	.....
" minerai	.....	18,323	.....
Farines, de toutes sortes	348	.....	13,549
Mélasses	240	16	.....
Clous	19	.....	.....
Avoine	2,438	.....	5,315
Huile	14,619	518	2,000
Tourteaux oléagineux	462	792	740
Peinture	5	.....	.....
Pois	63	.....	22
Lard	.....	.....	153
Guenilles	4	.....	.....
Résine	20	.....	.....
Seigle	4,260	.....	644
Sel	132	2,242	.....
Graines, de toutes sortes	.....	.....	27
Spiritueux	2	.....	3
Acier	.....	5	.....
Suif	3	15	.....
Blé	* 226,746	14,199	13,725
Laine	.....	.....	482
Marchandises non énumérées	582	117	2,012
Bois de chauffage, sur navires	.....	210	9
Bois de service, scié "	.....	3,086	76,563
Bardeaux	.....	54	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	26,324	.....
Total	390,786	111,360	213,449

* De cette quantité 2,890 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1902.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1904.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	17	....	393
Pommes	1	....	....
Cendre	16	....	3
Orge	9,697	853	16,621
Ciment et chaux hydraulique	35	....	....
Houille	....	32,813	1,100
Maïs	55,921	3,950	57,473
Bois de teinture et matières tinctoriales	....	2	....
Graine de lin	212	....	....
Fleur de farine	24,662	635	8,556
Meubles	6	12	....
Verre, toutes sortes	3	....	1
Peaux, etc	10	1	....
Fer, chemin de fer	8,170	....	2,166
" tout autre	1,651	....	1,306
" minerai	17,362	....	19,460
Farines, de toutes sortes	57	....	13,096
Clous	....	18	....
Avoine	....	....	16,497
Huile, en barils	12,848	....	1,755
Tourteaux oléagineux	7,846	2	....
Peinture	....	10	17
Pois	....	....	3
Poix et goudron	....	180	....
Lard	....	....	379
Sel	615	478	....
Acier	16	1	....
Spiritueux, etc	766	458	....
Sucre	....	....	53
Suif	....	2	....
Fer-blanc	87	28	....
Blé	*133,428	18,908	11,929
Laine	....	....	134
Marchandises	713	102	1,554
Bois de chauffage	....	....	717
Echalas à houblon	....	....	154
Traverses de chemins de fer	....	....	652
Bois de service, scié, sur navires	....	9,743	86,979
Bois de construction, carré, sur navires	1,544	35,697	....
Barils de sel	394	....	....
Total	275,277	103,803	240,998

* De cette quantité 4,014 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1903.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

U—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1905.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires			552
Orge	43,607	2,628	9,197
Briques		15	
Argile, chaux et sable	22	200	
Houille	29,351	58,391	3,346
Maïs	84,204	3,095	93,622
Faïence et poterie	93		
Graine de lin	15,694		
Fleur de farine	14,571	14,458	9,483
Verre, toutes sortes	21	4	
Foin, pressé		200	
Peaux vertes et salées		46	
Fer, chemin de fer	10	1,531	
" en gueuse		980	
" tout autre	384	2,160	
" minerai de	3,837	18,544	
Saindoux et huile de saindoux	2,847		
Viandes, toutes sortes, autres que le porc			87
Farines, toutes sortes	270	200	9,336
Mélasse	820	63	
Clous	64		1
Avoine	21,404	3,776	10,892
Huile, en barils	20,700	3,082	
Tourteaux oléagineux	9,229	662	228
Peinture		42	
Pois			76
Poix et goudron	53		
Porc			273
Guenilles			4
Seigle	1,711		
Sel	168	36	
Graines, toutes sortes			43
Cendre de soude	59	8	
Spiritueux, etc	635	104	
Acier	48		
Sucre	2,019		53
Suif	53		
Fer-blanc	53		
Tabac	204		
Blé	*190,505	32,562	15,483
Blanc de plomb			7
Laine			21
Marchandises	851	205	2,008
Barils, vides			3
Bois de chauffage			2,700
Traverses de chemins de fer			2,248
Bois de service, scié, sur navires	3,957	12,794	74,279
Bois de construction, carré, sur navires	1,260	9,500	
Bardeaux			62
Poteaux, sur navires			12
Total	448,704	165,286	234,017

* Sur cette quantité 2,809 tonneaux ont été transbordés à Montréal, étant du grain de 1904.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin*.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1906.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes			1
Instruments aratoires			494
Cendres	42		
Orge	21,196	984	9,266
Ciment et chaux hydraulique		1	
Houille		106,843	4,400
Maïs	55,559	15,688	140,558
Graine de lin	80,570	3,392	756
Fleur de farine	9,174	70	8,916
Meubles	6		1
Verre, toutes sortes	11		
Peaux, vertes, etc	2		
Fer, tout autre	269	1,070	27
" en gueuse		1,691	
" chemin de fer		1,091	
Saindoux et huile de saindoux	4,810	2	
Farines, toutes sortes	60		10,668
Clous		11	
Avoine	37,164	819	11,323
Huiles	18,995	5,134	
Minerai de fer		5,862	
Pois		11	
Porc		268	
Seigle	1,405	6	
Sel	75	19	
Graines, toutes sortes		3	3
Cendre de soude	30		
Acier		2	
Sucre			840
Spiritueux, toutes sortes	614	370	
Blé	*289,611	15,834	14,972
Laine			89
Marchandises	466	337	2,324
Barils, vides			2
Bois de chauffage		54	3,609
Bois de service, scié, sur navires	100	39,207	27,701
Traverses de ch. de fer "		849	
Douves	1,500		
Bardeaux			53
Bois de construction, carré, sur navires	1,500	10,000	
Total	523,159	209,628	236,003

* Sur cette quantité 4,191 tonneaux ont été transbordés à Montréal, étant du grain de 1905.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1907.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	9,936	492	2,812
Ciment et chaux hydraulique		58	
Houille	70,489	73,066	
Maïs	106,299	31,901	133,493
Fleur de farine	3,730	61	18,898
Verre, toutes sortes	4		
Foin pressé		81	
Peaux vertes, etc		1	
Fer, en gueuse		3,360	1,303
" tout autre	124	106	30
Minerai de fer		20,990	
Saindoux et huile de saindoux		86	
Farines, de toutes sortes		682	21,976
Clous			3
Avoine	67,063	1,535	4,741
Huile	22,111	10,995	7
Tourteaux oléagineux			114
Pois			25
Porc			429
Peinture		11	1
Poix et goudron	101	30	
Seigle	2,266	2	2
Graine de lin	49,159	1,635	
Sel	143	103	
Graines, toutes sortes	20		17
Soude et alcalis	15		
Sucre		5	1,250
Spiritueux, toutes sortes	1,224	561	
Blé	*450,009	8,072	22,222
Blanc de plomb			4
Bois			30
Marchandises non énumérées	2,294	15	3,776
Barils, vides			1
Bois de chauffage, en radeaux			1,980
Bois scié, sur navires		1,595	41,087
Traverses de chemin de fer			2,151
Bardeaux			70
Bois de charpente	4,180	13,442	
Total	789,167	168,455	256,422

* Sur cette quantité 2,994 tonnes ont été transbordées à Montréal, étant du grain de 1906.

U.—Etat indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1896.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
	240	.....	11,128
Orge	181,330	19,688	118,426
Maïs	12,373	1,454	14,351
Avoine	3,020	10	.....
Seigle	8,323	647	.....
Blé	254,763	51,564	16,467
Total, grain	†461,049	73,386	160,372
Autres articles	18,393	99,564	150,977
Total	749,442	172,959	311,349
1897.			
Orge	.....	.....	14,173
Maïs	264,396	11,103	115,689
Avoine	6,774	3,046	15,233
Pois	2,078	3	.....
Seigle	8,435	48	.....
Blé	278,498	39,057	12,661
Total, grain	*560,254	53,257	157,756
Autres articles	20,793	114,989	122,207
Total	581,047	166,246	285,963
1898.			
Orge	3,960	1,417	6,909
Maïs	310,498	13,338	116,317
Avoine	3.975	625	12,729
Pois	260	.....	45
Seigle	16,133	39	.....
Blé	184,706	15,860	8,612
Total, grain	**519,532	31,279	144,612
Autres articles	19,773	79,614	114,259
Total	539,305	110,893	258,871

† De ce montant, 2,590 tonneaux sont descendus jusqu'à Kingston en 1895, furent emmagasinés là, puis transbordés pour Montréal en 1896.

* De cette quantité, 7,695 ton. sont descendus en 1896 et furent transbordés pour Montréal en 1897.

** De cette quantité, 6,550 tonneaux sont descendus en 1897 et furent transbordés en 1898.

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains par le côté sud du lac Ontario.
1899.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	568	....	1,828
Maïs	150,999	16,594	43,854
Avoine	10,250	1	13,139
Pois	....	....	....
Seigle	923	....	....
Blé	169,978	24,602	9,190
Total du grain	‡ 332,736	40,197	63,011
Autres articles	21,739	68,671	104,727
Total	354,485	108,958	172,732
1900.			
Orge	1,288	563	1,598
Maïs	109,358	9,844	44,406
Avoine	8,925	348	30,840
Pois	115	....	4
Seigle	3,078	160	300
Blé	121,896	6,610	7,541
Total du grain	**244,661	17,525	84,589
Autres articles	43,670	95,680	93,287
Total	288,231	113,205	177,876
1901.			
Orge	....	....	....
Maïs	14,319	4,828	49,609
Avoine	1,584	853	25,704
Pois	....	....	....
Seigle	2,961	....	....
Blé	132,702	8,051	9,057
Total du grain	†151,566	13,732	83,370
Autres articles	32,854	128,614	91,799
Total	184,420	142,346	175,169
1902.			
Orge	....	....	7,418
Maïs	1,719	10,335	55,583
Avoine	1,412	....	9,764
Pois	....	....	....
Seigle	4,079	....	....
Blé	200,975	12,452	8,389
Total du grain	‡208,215	22,787	81,165
Autres articles	42,260	32,946	179,914
Total	250,475	55,733	261,078

‡ De cette quantité, 14,077 ton. sont descendus en 1898 et furent transb. pour Montréal en 1899.
** " 12,171 " 1899 " " 1900.
† " 9,324 " 1900 " " 1901.
‡ " 6,096 " 1901 " " 1902.

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montreal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains par le côté sud du lac Ontario.
1903.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	2,206	1,017	11,433
Maïs	116,223	13,846	80,689
Avoine	2,438	.....	5,315
Pois	63	.....	22
Seigle	4,200	.....	644
Blé	226,746	14,199	13,725
Total du grain	§351,936	29,062	111,828
Autres articles	38,850	82,298	101,621
Total	390,786	111,360	213,449
1904.			
Orge	9,697	853	16,621
Maïs	55,021	3,950	57,473
Avoine	.....	.....	16,497
Pois	.....	.....	3
Seigle	.....	.....	.....
Blé	*133,528	18,908	11,929
Total du grain	198,246	23,711	102,523
Autres articles	77,031	80,092	138,475
Total	375,277	103,803	240,998
1905.			
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	10,892
Pois	.....	.....	76
Seigle	1,711	.....	.....
Blé	190,505	32,562	15,483
Total du grain	**341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois	.....	11	.....
Seigle	1,405	6	.....
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total du grain	404,935	33,351	176,119
Autres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003

§ De cette quantité, 2,890 tonneaux sont descendus en 1902 et furent transbordés en 1903.
* De cette quantité, 4,014 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1903.
** De cette quantité, 2,809 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1904.
*** De cette quantité, 4,191 tonneaux furent transbordés pour Montréal, étant du grain de 1905.

U.—ETAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1907.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois	....	....	25
Seigle	2,266	2	2
Blé	†450,009	8,072	22,222
Total du grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422

† Sur cette quantité, 2,994 tonnes ont été transbordées pour Montréal, étant du grain de 1906.

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de céréales et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1906 et 1907.

	Céréales.								Bois.	Total.
	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Sarrasin.	Toutes autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784		10,739	69,955	720,127
" 1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270		22,683	43,561	938,120
Augmentation	4,445	161,767	59,888		24,063	486		11,944		217,993
Diminution				18,206					26,394	
Canaux du Saint-Laurent, 1906	14,737	336,246	83,483	27,989	47,412	1,407	764	6,607	86,579	605,224
" 1907	7,585	501,888	135,166	14,399	73,455	2,729	48	6,377	85,794	827,141
Augmentation		165,642	51,683		26,043	1,322				222,217
Diminution	7,152			13,590			716	230	785	
Canal Chambly, 1906	945	11	24	5	1,065			1,594	98,926	102,570
" 1907	904	9	113		1,938			1,297	82,818	87,081
Augmentation			89		873					
Diminution	41	2		5				297	16,108	15,489
Canaux de l'Ottawa, 1906	97				1,510			275	299,811	301,693
" 1907	57		5		1,429		2	1,467	220,971	223,932
Augmentation			5				2	1,192		
Diminution	40				81				78,840	77,761
Canal Rideau, 1906	416	896	204	50	1,226			462	26,172	29,426
" 1907	426	957	729		1,185	13	3	126	22,644	26,080
Augmentation	10		525			13	3		3,528	
Diminution		61		50	41			336		3,346

Canal Saint-Pierre, 1906	1,460	....	39	....	1,868	....	....	5,933	9,403	18,703
" 1907	1,384	....	23	4	3,156	....	....	5,806	7,331	17,704
Augmentation	....	....	....	4	1,288	....	....	....	....	....
Diminution	76	....	16	....	....	....	....	127	2,072	999
Canaux de la Vallée de la Trent, 1906	71	695	7	15	....	....	....	214	1,815	2,835
" 1907	17	221	23	10	23	18	....	526	4,381	5,201
Augmentation	....	....	16	....	23	18	....	312	2,566	2,366
Diminution	54	474	....	5	....	....	....	....	....	....
Canal Murray, 1906	34	27	51	94	12	....	1	252	1,545	2,016
" 1907	75	....	....	840	....	....	....	1,012	766	2,693
Augmentation	41	....	....	746	....	....	....	760	....	677
Diminution	....	27	51	....	12	....	1	....	779	....
Canal du Saut-Sainte-Marie, 1906	268,108	1,031,679	4,068	85,547	144,051	3,934	....	17,421	55,615	1,610,423
" 1907	345,457	1,481,999	2,604	126,493	189,307	8,626	....	25,648	62,691	2,242,825
Augmentation	77,349	450,320	....	40,946	45,256	4,692	....	8,227	7,076	632,402
Diminution	....	....	1,464	....	....	....	....	....	....	....
Total, augmentation	74,482	777,287	110,675	9,840	97,412	6,495	....	21,445	....	978,060
Total, diminution	....	....	....	....	....	....	712	....	118,864	....

Total pour l'année 1906 3,393,017
" 1907 4,371,077

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

REVENU DES

Etat comparatif pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland, 1906				8,433 33	21,269 06
" 1907				9,532 60	29,034 40
Augmentation				1,099 29	7,765 34
Diminution					
Canaux du Saint-Laurent, 1906	115 26	183 61	306 30	1,343 02	14,056 89
" 1907	256 18	45 50		238 52	18,227 97
Augmentation	140 92	138 11			4,171 08
Diminution			306 30	1,104 50	
Canal Chambly, 1906				27 55	2,757 49
" 1907				5 47	4,422,86
Augmentation					1,665 37
Diminution				22 08	
Canaux de l'Ottawa, 1906				737 27	4,695 15
" 1907					3,652 26
Augmentation					
Diminution				737 27	1,042 89
Canal Rideau, 1906				59 64	820 93
" 1907					777 97
Augmentation					
Diminution				59 64	42 96
Canal Saint-Pierre, 1906	12 60			66 69	293 33
" 1907	21 77				256 83
Augmentation	9 17				
Diminution				66 69	36 50
Canaux de la Vallée de la Trent, 1906				2 45	129 13
" 1907				7 30	81 55
Augmentation				4 85	
Diminution					47 58
Canal Murray, 1906				67 20	71 79
" 1907				3 23	187 97
Augmentation					116 18
Diminution				63 97	
Canal du Saut-Sainte-Marie, 1906					
" 1907					
Augmentation					
Diminution					
Total, augmentation	150 09				12,548 04
Total, diminution		138 11	306 30	950 01	

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 8 mai 1908.

CANAUX.

terminées le 31 décembre 1906 et 1907.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
19,379 35	20,870 82	23,532 03	20,561 70	23,716 09	21,329 33	4,282 76	163,374 45
29,001 85	29,975 41	33,013 06	28,476 86	33,134 15	21,398 84	3,183 51	216,750 68
9,622 50	9,104 59	9,481 03	7,915 16	9,418 06	69 51	....	53,376 23
....	....	....	....	....	....	1,099 25	....
21,383 27	23,149 03	21,725 20	22,051 88	18,878 04	18,758 11	1,071 06	143,021 67
22,280 09	26,787 14	24,103 17	25,124 30	23,988 87	21,632 02	3,466 12	166,449 88
896 82	3,638 11	2,677 97	3,072 42	5,110 83	2,873 91	2,395 06	23,428 21
....	....	....	....	....	....	....	....
4,534 66	5,461 24	5,156 43	4,187 80	5,438 83	2,625 18	....	30,189 18
5,007 81	6,159 84	5,880 94	5,288 88	6,218 77	2,839 19	79 28	35,903 04
473 15	698 60	724 51	1,101 08	779 94	214 01	79 28	5,713 86
....	....	....	....	....	....	....	....
4,662 76	5,359 49	5,359 07	4,039 69	3,817 99	2,067 78	....	30,739 20
3,524 54	3,726 43	4,246 26	3,737 76	4,083 54	2,358 65	....	25,329 44
....	....	....	....	265 55	290 87	....	....
1,138 22	1,633 06	1,112 81	301 93	....	....	....	5,409 76
931 80	1,058 24	1,516 15	1,179 91	847 82	693 42	....	7,107 91
932 09	1,293 63	1,343 62	946 65	833 56	590 45	....	6,717 97
....	235 39	....	....	....	....	....	....
29	....	172 53	233 26	14 26	102 97	....	389 94
324 20	328 45	377 93	377 88	375 75	329 84	172 03	2,658 70
286 69	319 57	340 68	376 60	376 57	348 05	235 54	2,562 30
....	....	....	....	82	18 21	63 51	....
37 51	8 88	37 25	1 28	....	....	....	96 40
190 04	266 24	279 32	130 00	119 44	58 95	....	1,175 57
196 71	347 23	346 95	211 34	168 61	68 24	....	1,427 93
6 67	80 99	67 63	81 34	49 17	9 29	....	252 36
....	....	....	....	....	....	....	....
166 44	241 95	329 06	163 53	123 85	118 10	1 10	1,283 02
194 43	349 14	381 28	216 39	234 62	73 56	....	1,640 62
27 99	107 19	52 22	52 86	110 77	....	....	357 60
....	....	....	....	....	44 54	1 10	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
9,851 69	12,222 93	11,680 77	11,686 39	15,720 88	3,328 29	1,437 50	77,232 16
....	....	....	....	....	....	....	....

Total du revenu pour 1906.. $379,549 70

" 1907.. 456,781 86

RICHARD DEVLIN, *compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.

N° 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et le montant du revenu ci-devant perçu (maintenant en franchise) durant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages — Montée.	Montant des péages — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes														
Produits agricoles, non énumérés, légumes	52				7				59		59	8 85		8 85
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	3,890								3,890		3,890	583 50		583 50
Orge		9,194				2,812		1,234		13,240	13,240		1,324 00	1,324 00
Briques	600								600		600	90 00		90 00
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraul.	1,841							58	1,841	58	1,899	276 15	11 60	287 75
Argile, chaux et sable	239								239		239	35 85		35 85
Houille	1,282		1,575		110,347		10,453	143,555	123,657	143,555	267,212	24,731 40	28,711 00	53,442 40
Maïs		250				124,474		144,969		271,693	271,693		27,169 30	27,169 30
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie	135				5				140		140	21 00		21 00
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson					20				20		20	3 00		3 00
Lin et chanvre														
Farine	50	2,276				18,898		1,515	50	22,689	22,739	7 50	4,537 80	4,545 30
Meubles	3								3		3	0 45		0 45
Gypse														
Verre (toutes sortes)	279	4							279	4	283	41 85	0 80	42 65
Foin (pressé)	1,096	81							1,096	81	1,177	164 40	16 20	180 60
Cochons														
Chevaux			1						1		1	0 15		0 15
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		1								1	1		0 20	0 20
Glace														

Fer, chemin de fer..	961								961		961	144 15		144 15
" en gueuse	53	3,360						1,303	53	4,663	4,716	7 95	932 60	940 55
" tout autre	6,542					30		230	6,542	260	6,802	981 30	52 00	1,033 30
Minerai de fer.		1,754			1,316			19,236	1,316	20,990	22,306	65 80	1,049 50	1,115 30
Cryolithe, ou min. chimique					2,734				2,734		2,734	136 70		136 70
Saindoux et huile de sain.	12					86			12	86	98	1 80	17 20	19 00
Farines de toutes sortes		590				21,976		92		22,658	22,658		4,531 60	4,531 60
Viandes, autres que le porc.	15								15		15	2 25		2 25
Marbre	2								2		2	0 30		0 30
Manille	33								33		33	4 95		4 95
Mélasse	11								11		11	1 65		1 65
Clous	1,883					3			1,883	3	1,886	282 45	0 60	283 05
Avoine		66,336				4,741		2,292		73,369	73,369		7,336 90	7,336 90
Huile (en barils)	158	21,303			1	7		11,803	159	33,113	33,272	23 85	6,622 60	6,646 45
Tourteaux oléagineux						114				114	114		22 80	22 80
Pois						25				25	25		2 50	2 50
Pommes de terre														
Porc	10					429			10	429	439	1 50	85 80	87 30
Peinture	122					1		11	122	12	134	18 30	2 40	20 70
Poix et goudron	86							131	86	131	217	12 90	26 20	39 10
Guenilles														
Seigle						2		2,268		2,270	2,270		227 00	227 00
Graine de lin		7,145						43,649		50,794	50,794		5,079 40	5,079 40
Résine														
Sel		86						160		246	246		49 20	49 20
Pierre, pour la taille														
" brute														
" impropre à la taille non ouvrée		938								938	938		46 88	46 88
Graines de toutes sortes						17		20		37	37		7 40	7 40
Moutons														
Cendre de soude	32							15	32	15	47	4 80	3 00	7 80
Acier	1,219				509				1,728		1,728	259 20		259 20
Sucre	124				24,825	1,250		5	24,949	1,255	26,204	3,742 35	251 00	3,993 35
Spiritueux, bière, etc.	657	593			30			1,192	687	1,785	2,472	103 05	357 00	460 05
Tabac (brut)														
Fer-blanc														
Suif	132								132		132	19 80		19 80
Térébenthine														
Blé		332,465				21,892		134,208		488,565	488,565		48,552 31	48,552 31
Blanc de plomb	60					4			60	4	64	9 00	0 80	9 80
Blanc de céruse	60				21				81		81	12 15		12 15
Laine						30				30	30		6 00	6 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	18,088	1,101	23		37,845	3,776		1,472	55,956	6,349	62,305	8,393 40	1,245 53	9,638 43
Ecorce														
Barils, vides						1				1	1		0 20	0 20
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires						1,980				1,980	1,980		132 00	132 00

N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.—Montée.	Montant des péages.—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Desc.	Montée.	Desc.	Montée.	Desc.	Montée.	Desc.	Montée.	Desc.		$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauff., en radeaux.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.			879	26,773		14,314		1,595	879	42,682	43,561	158 07	7,679 00	7,837 07
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
" " en rad.														
Trav. de ch. de fer, sur nav.						2,151				2,151	2,151		343 72	343 72
" " en rad.														
Billes de sciage	254		133						387		387	35 36		35 36
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux						70				70	70		48 75	48 75
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
" " en rad.														
Bois de cons., carré, sur nav.		5,042						12,580		17,622	17,622		2,643 27	2,643 27
" " en rad.														
Traverses														
Aticles en bois et bois en partie fabriqué	8								8		8	3 20		3 20
Total, fret payant ci-dev. péages, maint. en franc.	39,989	152,519	2,611	26,773	177,660	219,083	10,453	525,593	230,713	1,223,968	1,454,681	40,390 33	149,126 06	189,516 39
Articles ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent, en franchise :														
Ciment et chaux hydrauliq.	550		6						556		556			
Briques			13						13		13			
Argile, chaux et sable	100								100		100			
Poisson			39						39		39			
Fer, chemin de fer	4,119								4,119		4,119			

Fer en gueuse	7,655								7,655		7,655
" tout autre	6,224		763						6,987		6,987
Acier	2,558		3						2,561		2,561
Foin, pressé	30								30		30
Saindoux et huille de saind.			1						1		1
Viandes, autres que le porc.	15								15		15
Faïence et poterie	456								456		456
Bois de teint. et mat. tinct.	2								2		2
Meubles	35								35		35
Verre (de toutes sortes)	2,906		628						3,534		3,534
Manille	15								15		15
Mélasse	50								50		50
Clous	3,331								3,331		3,331
Huiles	126		29						155		155
Peinture	291		4						295		295
Coton (brut)	50								50		50
Résine	25								25		25
Cendre de soude			37						37		37
Sucre	5,948		98						6,046		6,046
Pierre ouvrée	5								5		5
Fer-blanc	1,173								1,173		1,173
Térébenthine	1								1		1
Blanc de plomb	283								283		283
Blanc de céruse	1		17						18		18
Whisky, et tous autr. spirit.	684		356						1,040		1,040
Marchandises	14,873		1,625						16,498		16,498
Bois à pulpe			101,989						101,989		101,989
Bois de construction, scié			2,337						2,337		2,337
Grand total du fret	91,495	452,519	110,556	26,773	177,660	219,083	10,453	525,593	390,164	1,223,968	1,614,132

Total des péages sur navires	12,643 43	14,064 07	26,707 50
" passagers	106 82	100 07	206 89
" articles en franchise ... $16,919 90			
	53,140 58	163,290 20	216,430 78
Amendes			5 00
*Dommages			
Droits de port			282 56
Hivernage			32 34
Reveuu total, à part les loyers de chutes d'eau			216,750 68

* Montant des dommages non compris dans les chiffres ci-dessus, $1,062.23.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 2—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, et le montant du revenu ci-devant perçu (maintenent en franchise) pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports. américains.		De ports américans à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes														
Produits agricoles non énumérés, légumes	52				7				59		59	8 85		8 85
Produits agricoles non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	3,890								3,890		3,890	583 50		583 50
Orge		9,194				2,812		1,234		13,240	13,240		1,324 00	1,324 00
Briques	600								600		600	90 00		90 00
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraul	1,841							58	1,841	58	1,899	276 15	11 60	287 75
Argile, chaux et sable	239								239		239	35 85		35 85
Houille	1,282		1,575		110,347		10,453	143,555	123,657	143,555	267,212	24,731 40	28,711 00	53,442 40
Maïs		250				124,474		146,969		271,693	271,693		27,169 30	27,169 30
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïnce et poterie	135				5				140		140	21 00		21 00
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson					20				20		20	3 00		3 00
Lin et chanvre														
Fleur de farine	50	2,276				18,898		1,515	50	22,689	22,739	7 50	4,537 80	4,545 30
Meubles	3								3		3	0 45		0 45
Gypse														
Verre (de toutes sortes)	279	4							279	4	283	41 85	0 80	42 65
Foin (pressé)	1,096	81							1,096	81	1,177	164 40	16 20	180 60
Cochons														
Chevaux			1						1		1	0 15		0 15
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		1								1	1		0 20	0 20
Glace														

Fer, ch. de fer	961								961		961	144 15		144 15
" en gueuse	53	3,360						1,303	53	4,663	4,716	7 95	932 60	940 55
" tout autre	6,542					30		230	6,542	260	6,802	981 30	52 00	1,033 30
Minerai de fer		1,754			1,316			19,236	1,316	20,990	22,306	65 80	1,049 50	1,115 30
Cryolithe ou minerai chim.					2,734				2,734		2,734	136 70		136 70
Saindoux et huile de saind.	12							86	12	86	98	1 80	17 20	19 00
Farines de toutes sortes		590				21,976		92		22,658	22,568		4,531 60	4,531 60
Viandes, autre que le porc.	15								15		15	2 25		2 25
Marbre	2								2		2	0 30		0 30
Manille	33								33		33	4 95		4 95
Mélasse	11								11		11	1 65		1 65
Clous	1,883					3			1,883	3	1,886	282 45	0 60	283 05
Avoine		66,336				4,741		2,292		73,369	73,369		7,336 90	7,336 90
Huile, en barils	158	21,303			1	7		11,8 03	159	33,113	33,272	23 85	6,622 60	6.646 45
Tourteaux oléagineux						114				114	114		22 80	22 80
Pois						25				25	25		2 50	2 50
Pommes de terre														
Porc	10					429			10	429	439	1 50	85 80	87 30
Peinture	122					1		11	122	12	134	18 30	2 40	20 70
Poix et goudron	86							131	86	131	217	12 90	26 20	39 10
Guenilles														
Seigle						2		2,268		2,270	2,270		227 00	227 00
Graine de lin		7,145						43,649		50,794	50,794		5,079 40	5,079 40
Résine														
Sel		86						160		246	246		49 20	49 20
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes						17		20		37	37		7 40	7 40
Moutons														
Cendre de soude	32							15	32	15	47	4 80	3 00	7 80
Acier	1,219				509				1,728		1,728	259 20		259 20
Sucre	124				24,825	1,250		5	24,949	1,255	26,204	3,742 35	251 00	3,993 35
Spiritueux, bière, etc.	657	593			30			1,192	687	1,785	2,472	103 05	357 00	460 05
Tabac, brut														
Suif														
Fer-blanc	132								132		132	19 80		19 80
Térébenthine														
Blé		324,203				21,892		134,208		480,303	480,303		48,030 30	48,030 30
Blanc de plomb	60					4			60	4	64	9 00	0 80	9 80
Blanc de céruse	60				21				81		81	12 15		12 15
Laine						30				30	30		6 00	6 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	18,088	877	23		37,845	3,776		1,472	55,956	6,125	62,081	8,393 40	1,225	9,618 40
Ecorce														
Barils, vides						1				1	1		0 20	0 20
Courbes, pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur nav.						1,980				1,980	1,980		132 00	132 00

N° (A) 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauff., en radeaux														
Bois à pâte de papier														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.														
" en rad.			879	26,773		14,314		1,595	879	42,682	43,561	158 07	7,679 00	7,837 07
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
" " " sur nav.						2,151				2,151	2,151		343 72	343 72
Trav. de ch. de fer, sur nav.														
" en rad.														
Billes de sciage														
Douves, fonds, barils														
" pipes														
" Antilles														
Douves, saloirs														
Bardeaux						70				70	70		48 75	48 75
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., car., sur nav.		5,042						12,580		17,622	17,622		2,643 27	2,643 27
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	8								8		8	3 20		3 20
Total du fret ci-devant payant péages, maintenant en franchise	39,735	443,095	2,478	26,773	177,660	218,997	10,453	525,679	230,326	1,214,544	1,444,870	40,354 97	148,536 64	188,891 61
Articles ayant payé pleins péages sur les canaux du St.-Laurent, en franchise.														
Briques	550		6						556		556			
Ciment, etc			13						13		13			

Argile, chaux et sable	100								100		100
Poisson			39						39		39
Fer, chemin de fer	4,119								4,119		4,119
" en gueuse	7,655								7,655		7,655
" tout autre	6,224		763						6,987		6,987
Acier	2,558		3						2,561		2,561
Foin, pressé	30								30		30
Saindoux et h. de saindoux			1						1		1
Viandes, autres que le porc	15								15		15
Faïence et poterie	456								456		456
Teintures de toutes sortes	2								2		2
Meubles	35								35		35
Verre, de toutes sortes	2,906		628						3,534		3,534
Manille	15								15		15
Mélasse	50								50		50
Clous	3,331								3,331		3,331
Huiles	126		29						155		155
Peintures	291		4						295		295
Chiffons	50								50		50
Résine	25								25		25
Cendre de soude			37						37		37
Sucre	5,948		98						6,046		6,046
Pierre ouvrée	5								5		5
Fer-blanc	1,173								1,173		1,173
Térébenthine	1								1		1
Blanc de plomb	283								283		283
Blanc de céruse	1		17						18		18
Whisky et tous autres spirit.	684		356						1,040		1,040
Marchandises	14,873		1,625						16,498		16,498
Bois à pâte de papier			101,989						101,989		101,989
Bois de serv., scié, s. nav.			2,337						2,337		2,337
Grand total, fret	91,241	443,095	110,423	26,773	218,997	177,66	0 10,453	525,679	389,777	1,214,544	1,604,321

Total, péages sur navires		1,580 83	13,969 11	26,549 94
" passagers		93 65	86 90	180 55
" articles en franchise	$16,919 90			
Total, péages		53,029 45	162,089 06	215,029 45

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Coupilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 3.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, et le montant du revenu ci-devant perçu (maintenant en franchise) pendant la saison de navigation en 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.—Montée.	Montant des péages.—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes														
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques														
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.														
Argile, chaux et sable														
Houille														
Maïs														
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie														
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine														
Meubles														
Gypse														
Verre, de toutes sortes														
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux														
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														

Fer, chemins de fer														
" en gueuse														
" tout autre														
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim.														
Saindoux et huile de saind.														
Farines, toutes sortes														
Viandes, autres que le porc.														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous														
Avoine														
Huile (en barils)														
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre														
Porc														
Peinture														
Poix et goudron														
Guenilles														
Seigle														
Graine de lin														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée		938								938	938		46 88	46 88
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre														
Spiritueux, bière, etc														
Tabac (brut)														
Suif														
Fer-blanc														
Térébenthine														
Blé		8,262								8,262	8,262		522 01	522 01
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés		224								224	224		20 53	20 53
Ecorce														
Barlls, vides														
Courbes de navires														
Flottes														
Bois de chauffage, sur nav.														

N° (A) 3.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland—*Suite*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages—Montée.	Montant des péages—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauff., en radeaux														
Bois à pulpe														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.														
" en radeaux														
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires.														
" en radeaux														
Traverses ch. de f., sur nav.														
" en radeaux														
Billes de sciage	254		133						387		387	35 36		35 36
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes oc.														
Douves, saloirs, barils														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
" " en radeaux														
Bois de cons., car., sur nav.														
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret ci-dev. payant péag., mainten. en franc.	254	9,424	133						387	9,424	9,811	624 78		624 78

Total des péages sur navires	62 60	94 96	157 56
" " passagers	13 17	13 17	26 34
Revenu total	700 55	108 13	808 68

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu ci-devant perçu (maintenant en franchise) pendant la saison de navigation en 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pommes	15	5,167	....	....	4	....	....	....	19	5,167	5,186	1 67	727 68	729 35
Produits agricoles, non énumérés, légumes	4,114	3,809	....	....	....	....	....	....	4,114	3,809	7,923	263 35	554 17	817 52
Produits agricoles, non énumérés, animaux	1,148	5,587	....	....	....	....	....	....	1,148	5,587	6,735	118 56	783 26	901 82
Instruments aratoires	74	160	....	....	....	....	....	....	74	160	234	8 89	14 15	23 04
Orge	693	3,770	....	....	....	....	....	....	693	3,770	4,463	26 00	303 44	329 44
Briques	13,647	255	70	....	....	....	868	....	14,585	255	14,840	744 66	9 59	754 25
Os	2	7	....	....	....	....	....	....	2	7	9	0 08	0 42	0 50
Soufre	2,301	....	....	....	....	....	....	....	2,301	....	2,301	211 10	....	211 10
Sarrasin	48	....	....	....	....	....	....	....	48	....	48	1 80	....	1 80
Ciment et chaux hydrauliq.	4,446	2,369	....	....	....	....	....	77	4,446	2,446	6,892	338 48	276 76	615 24
Argile, chaux et sable	45,947	22,225	....	....	....	....	12,363	....	58,310	22,225	80,535	2,349 94	886 22	3,236 16
Houile	639	46,994	....	....	....	460	....	311,783	639	359,237	359,876	31 47	51,595 65	51,627 12
Maïs	4,330	22,752	....	....	....	....	....	2,100	4,330	24,852	29,182	167 55	1,304 40	1,471 95
Bestiaux	41	76	....	....	....	....	....	....	41	76	117	1 69	5 35	7 04
Coton (brut)	26	84	....	....	....	....	....	....	26	84	110	3 79	12 30	16 09
Faïence et poterie	637	151	....	....	....	....	....	....	637	151	788	124 65	22 55	147 20
Bois de teint. et mat. tinct.	26	8	....	....	....	....	....	....	26	8	34	4 30	1 60	5 90
Poisson	202	11	56	....	....	....	....	....	258	11	269	21 07	1 54	22 61
Lin et chanvre	42	....	....	....	....	....	....	....	42	....	42	6 30	....	6 30
Fleur de farine	2,256	1,599	....	....	....	....	....	....	2,256	1,599	3,855	187 57	103 56	291 13
Meubles	884	2,302	....	....	....	....	....	....	884	2,302	3,186	165 83	376 00	541 83
Gypse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Verre (toutes sortes)	4,082	374	816	....	....	....	....	14	4,898	388	5,286	965 87	64 10	1,029 97
Foin (pressé)	8,388	1,889	....	....	....	....	....	....	8,388	1,889	10,277	334 49	144 70	479 19
Cochons	57	1	....	....	....	....	....	....	57	1	58	2 25	0 04	2 29
Chevaux	162	355	....	....	11	....	....	....	173	355	528	10 00	19 65	29 65
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	3	13	....	....	....	....	....	....	3	13	16	12	0 50	0 62

Glace														
Fer, chemin de	10,727	1,266							10,727	1,206	11,933	1,607 74	67 66	1,675 40
Fer, en gueuse	12,049	42							12,049	42	12,091	1,804 83	1 58	1,806 41
" tout autre	31,768	4,472	1,931				1,116	20	34,815	4,492	39,307	2,870 03	325 02	3,195 05
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim.							150		150		150	1 88		1 88
Saindoux et huile de saind.	200	54	13						213	54	267	30 80	7 66	38 46
Farines, de toutes sortes	263	90							263	90	353	17 71	6 53	24 24
Viandes, autres que le porc	145	17							145	17	162	19 67	2 33	22 00
Marbre	6								6		6	0 60		0 60
Manille	108	7							108	7	115	20 24	0 35	20 59
Mélasee	639	295							639	295	934	101 68	14 65	116 33
Clous	6,978	168	21						6,999	168	7,167	1,361 38	19 95	1,381 33
Avoine	1,763	4,751							1,763	4,751	6,514	66 56	310 29	376 85
Huile (en barils)	1,066	323	220						1,286	323	1,609	237 71	53 40	291 11
Tourteaux oléagineux	1								1		1	0 06		0 06
Pois	79	494							79	494	573	3 12	49 15	52 27
Pommes de terre	163	102							163	102	265	6 87	8 04	14 91
Porc	204	15							204	15	219	20 30	0 70	21 00
Peinture	1,438	102	109						1,547	102	1,649	296 81	16 50	313 31
Pois et goudron	131	13					1,200		1,331	13	1,344	84 36	2 15	86 51
Guenilles	185	104							185	104	289	30 80	20 50	51 30
Graine de lin		463								463	463		46 30	46 30
Seigle	20	809							20	809	829	1 95	80 80	82 75
Résine	30	11					1,011	163	1,041	174	1,215	56 05	8 70	64 75
Sel	3,646	894							3,646	894	4,540	372 03	65 81	437 84
Pierre pour la taille		740								740	740		30 75	30 75
" ouvrée	5								5		5	1 00		1 00
" impropre à la taille, non ouvrée	390	780							390	780	1,170	30 15	15 60	45 75
Graines de toutes sortes	6,507	56	77						6,584	56	6,640	261 16	6 95	268 11
Moutons	59	4							59	4	63	2 31	0 30	2 61
Cendre de soude	371	1	310						681	1	682	128 90	0 05	128 95
Acier	5,682	930	12						5,694	930	6,624	727 77	139 28	867 05
Sucre	22,097	639	3,077						25,174	639	25,813	4,954 61	76 95	5,031 56
Spiritueux, bière, etc	2,541	473	806						3,347	473	3,820	629 61	86 95	716 56
Tabac (brut)		23								23	23		3 45	3 45
Suif	2								2		2	0 30		0 30
Fer-blanc	1,982	162	63	124					2,045	286	2,331	164 58	269 70	434 28
Térébenthine	13	11						11	13	22	35	1 50	2 30	3 80
Blé	10,653	40,789							10,653	40,789	51,442	400 42	3,824 45	4,224 87
Blanc de plomb	674	11							674	11	685	131 51	0 55	132 06
Blanc de céruse	665	12	42						707	12	719	135 59	2 10	137 69
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	38,859	12,746	5,274		210	1,004	168	2,632	44,511	16,382	60,893	7,742 89	2,219 75	9,962 64
Ecorce														
Barils, vides	1,123	1							1,123	1	1,124	64 43	0 19	64 53
Courbes pour bâtiments														
Flottes		400								400	400		7 00	7 00

N° (A) 1. TABLEAU GENERAL indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauff., sur navires.	2,595	930	1,770						4,365	930	5,295	291 00	15 50	306 50
" en radeaux.														
Bois à pâte de papier	19,774	210	231,756						251,530	210	251,740	16,738 25	4 25	16,742 50
Cercles														
Echalas à oublon														
Bois de serv., scié, sur nav.	62,950	5,187	17,650		7				80,607	5,187	85,794	3,545 29	233 15	3,778 44
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux		4,264								4,264	4,264		106 60	106 60
Trav. de ch. de fer, sur nav.	220	144							220	144	364	14 80	4 57	19 37
" " en rad.														
Billes de sciage		520								520	520		48 00	48 00
Douves et fonds, barils														
" " pipes	2								2		2	0 20		0 20
" " Indes occ.														
Douves et saloirs, barils														
Bardeaux	3	9	219						222	9	231	157 09	3 00	160 09
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de con., carré, sur nav.		251						820		1,071	1,071		52 15	52 15
" " en rad.	1,680	4,292							1,680	4,292	5,972	42 00	109 35	151 35
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	376	4							376	4	380	46 10	0 80	46 90
Total, fret payant péages, maintenant en franchise	345,042	207,979	264,292	124	232	1,464	16,876	317,620	626,442	527,187	1,153,629	51,316 12	65,579 30	116,895 42

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—											
Orge		9,936								9,936	9,936
Maïs		92,530						13,769		106,299	106,299
Graine de lin		36,489						12,670		49,159	49,159
Fleur de farine		2,343						1,387		3,730	3,730
Verrerie		4								4	4
Fer (tout autre)								124		124	124
Marchandises		184				1,051		1,059		2,294	2,294
Avoine		67,063								67,063	67,063
Huiles		14,172						7,939		22,111	22,111
Poix et goudron								101		101	101
Seigle		2,266								2,266	2,266
Sel								143		143	143
Graines, de toutes sortes								20		20	20
Cendre de soude								15		15	15
Blé		435,659						14,350		450,009	450,009
Whiskey, etc		364						860		1,224	1,224
Bois de service, carré		4,180								4,180	4,180
Houille	156,354	11,522					1,366	58,967	157,670	70,489	228,159
Grand total, fret	501,346	884,691	264,292	124	232	2,515	18,242	429,024	784,112	1,316,354	2,100,466

Total des péages sur navires	14,475 02	11,929 71	26,404 73
" passagers	1,609 71	4,213 83	5,823 54
" articles en franchise ... $93,960 68			
Total des péages	67,400 85	81,722 84	149,123 69
Amendes			45 00
* Dommages			
Quaiage et emmagasinage			14,973 44
Autres recettes			2,307 75
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			166,449 88

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $2,347.19.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 5 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu ci-devant perçu (maintenant en franchise) pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.—Montée.	Montant des péages.—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pommes	5	4,728	......	......	......	......	......	......	5	4,728	4,733	0 49	709 20	709 69
Produits agricoles, non énumérés, légumes	915	3,637	......	......	......	......	......	......	915	3,637	4,552	137 52	545 55	682 80
Produits agricoles, non énumérés, animaux	656	4,968	......	......	......	......	......	......	656	4,968	5,624	98 40	745 20	843 60
Instruments aratoires	......	41	......	......	......	......	......	......	......	41	41	......	8 20	8 20
Orge	......	2,789	......	......	......	......	......	......	......	2,789	2,789	......	278 90	278 90
Briques	1,675	......	70	......	......	......	......	......	1,745	......	1,745	261 75	......	261 75
Os	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Soufre	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Sarrasin	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Ciment et chaux hydrauliq.	1,127	660	......	......	......	......	......	77	1,127	737	1,864	86 55	110 55	197 10
Argile, chaux et sable	533	......	......	......	......	......	......	......	533	......	533	76 20	......	76 20
Houille	......	42,723	......	......	......	......	......	293,766	......	336,489	336,489	......	50,440 20	50,440 20
Maïs	724	4,260	......	......	......	......	......	1,680	724	5,940	6,664	27 15	594 00	621 15
Bestiaux	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Coton, brut	25	80	......	......	......	......	......	......	25	80	105	3 75	12 00	51 75
Faïence et poterie	596	100	......	......	......	......	......	......	596	100	696	119 20	20 00	139 20
Bois de teint. et mat. tinct.	17	8	......	......	......	......	......	......	17	8	25	3 40	1 60	5 00
Poisson	36	10	56	......	......	......	......	......	92	10	102	13 80	1 50	15 30
Lin et chanvre	42	......	......	......	......	......	......	......	42	......	42	6 30	......	6 30
Fleur de farine	250	373	......	......	......	......	......	......	250	373	623	33 90	55 95	89 85
Meubles	739	1,728	......	......	......	......	......	......	739	1,728	2,467	147 80	345 60	493 40
Gypse	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Verre, de toutes sortes	3,776	284	816	......	......	......	......	14	4,592	298	4,890	918 13	59 60	977 73
Foin (pressé)	145	450	......	......	......	......	......	......	145	450	595	21 75	67 50	89 25
Cochons	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Chevaux	3	6	......	......	......	......	......	......	3	6	9	0 45	0 90	1 35
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

Glace														
Fer, chemin de fer	10,712	194							10,712	194	10,906	1,606 80	29 10	1,635 90
" en gueuse	11,801								11,801		11,801	1,770 15		1,770 15
" tout autre	11,020	1,303	1,931					20	12,951	1,323	14,274	1,939 73	198 45	2,138 18
" minerai de														
Cryolithe ou minerai chim.														
Saindoux et huile de saind.	185	50	13						198	50	248	29 40	7 50	36 90
Farines, de toutes sortes	5	7							5	7	12	0 75	1 05	1 80
Viandes, autres que le porc	110	15							110	15	125	16 24	2 25	18 49
Marbre														
Manille														
Mélasse	57								57		57	11 28		11 28
Clous	5,769	77	21						5,790	77	5,867	1,157 60	15 40	1,173 00
Avoine		2,478								2,478	2,478		247 80	247 80
Huile, en barils	710	248	220						930	248	1,178	185 79	49 60	235 39
Tourteaux oléagineux														
Pois		481								481	481		48 50	48 50
Pommes de terre		10								10	10		1 50	1 50
Porc	21	1							21	1	22	2 58	0 15	2 73
Peinture	1,220	76	109						1,329	76	1,405	265 60	15 20	280 80
Poix et goudron	82	10							82	10	92	16 40	2 00	18 40
Guenilles	129	102							129	102	231	25 80	20 40	46 20
Seigle		463								463	463		46 30	46 30
Graine de lin		805								805	805		80 50	80 50
Résine	25								25		25	5 00		5 00
Sel	604	285							604	285	889	89 30	42 75	132 05
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	5								5		5	1 00		1 00
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes	47	41	77						124	41	165	18 60	6 15	24 75
Moutons														
Cendre de soude	293		310						603		603	120 60		120 60
Acier	4,551	928	12						4,563	928	5,491	683 93	139 20	823 13
Sucre	20,890	300	3,077						23,967	300	24,267	4,792 92	60 00	4,852 92
Spiritueux, bière, etc	1,670	422	806						2,476	422	2,898	494 49	84 40	578 89
Tabac (brut)		23								23	23		3 45	3 45
Suif	2								2		2	0 30		0 30
Fer-blanc	1,966		63						2,029		2,029	405 80		405 80
Térébenthine	2	8							2	8	10	0 40	1 60	2 00
Blé	300	36,973							300	36,973	37,273	11 25	3,697 30	3,708 55
Blanc de plomb	523								523		523	104 44		104 44
" céruse	606	10	42						648	10	658	129 60	2 00	131 60
Laine														
Tous autres articles et marchandises non énumérés	26,847	5,952	5,272					2,632	32,119	8,584	40,703	6,420 90	1,718 80	8,139 70
Ecorce														
Barils, vides	10								10		10	0 20		0 20
Courbes de navires														

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages — Montée.	Montant des péages — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauff., sur navires	2,595		1,770						4,365		4,365	291 00		291 00
" en radeaux														
Bois de pâte à papier	17,116		230,451						247,567		247,567	16,611 50		16,611 50
Cercles														
Echalas à houblon									22,471		22,471	2,068 95		2,068 00
Bois de serv., scié, sur nav.	4,821		17,650											
" " en radeaux									180		180	14 05		14 05
Traverses, sur navires			180											
" " en radeaux														
Billes de sciage		520								520	520		48 00	48 00
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Indes oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux	2		219						221		221	157 04		157 04
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de cons., car., sur nav.		21						820		841	841		49 40	49 40
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	27								27		27	10 80		10 80
Total, fret ci-devant payant péages, maintenant en franchise	135,987	118,648	263,165					299,009	399,152	417,657	816,809	41,416 46	60,614 20	102,031 66

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—														
Orge		9,936								9,936	9,936			
Maïs		92,530						13,769		106,299	106,299			
Graine de lin		36,489						12,670		49,159	49,159			
Fleur de farine		2,343						1,387		3,730	3,730			
Verre		4								4	4			
Fer, toute autre								124		124	124			
Marchandises		184				1,051		1,059		2,294	2,294			
Avoine		67,063								67,063	67,063			
Huiles		14,172						7,939		22,111	22,111			
Poix et goudron								101		101	101			
Seigle		2,266								2,266	2,266			
Sel								143		143	143			
Graines, toutes sortes								20		20	20			
Cendre de soude								15		15	15			
Blé		435,659						14,350		450,009	450,009			
Whisky, etc		364						860		1,224	1,224			
Bois carré		4,180								4,180	4,180			
Houille	1,281	11,522						58,967	1,281	70,489	71,770			
Grand total, fret	137,268	795,360	263,165			1,051		410,413	400,433	1,206,824	1,607,257			
Total des péages sur navires												11,394 94	10,276 69	21,671 63
" voyageurs												1,141 65	3,000 20	4,141 85
Total des articles en franchise											$85,618 30			
Total des péages												53,953 05	73,891 09	127,845 14

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A.) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation en 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages. — Montée.	Total des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes	10	439			4				14	439	453	1 18	18 48	19 66
Produits agricoles, non énumérés, légumes	3,199	172							3,199	172	3,371	126 10	8 62	134 72
Produits agricoles, non énumérés, animaux	492	619							492	619	1,111	20 16	38 06	58 22
Instruments aratoires	74	119							74	119	193	8 89	5 95	14 84
Orge	693	981							693	981	1,674	26 00	24 54	50 54
Briques	11,972	255					868		12,840	255	13,095	482 91	9 59	492 50
Os	2	7							2	7	9	0 08	0 42	0 50
Soufre	2,301								2,301		2,301	211 10		211 10
Sarrasin	48								48		48	1 80		1 80
Ciment et chaux hydrauliq.	3,319	1,709							3,319	1,709	5,028	251 93	166 21	418 14
Argile, chaux et sable	45,414	22,225					12,363		57,777	22,225	80,002	2,273 74	886 22	3,159 96
Houille	639	4,271				460		18,017	639	22,748	23,387	31 47	1,155 45	1,186 92
Maïs	3,606	18,492						420	3,606	18,912	22,518	140 40	710 40	850 80
Bestiaux	41	76							41	76	117	1 69	5 35	7 04
Coton (brut)	1	4							1	4	5	0 04	0 30	0 34
Poterie et faïence	41	51							41	51	92	5 45	2 55	8 00
Bois de teint. et mat. tinct.	9								9		9	0 90		0 90
Poisson	166	1							166	1	167	7 27	0 04	7 31
Lin et chanvre														
Fleur de farine	2,006	1,226							2,006	1,226	3,232	153 67	47 61	201 28
Meubles	145	574							145	574	719	18 03	30 40	48 43
Gypse														
Verre (de toutes sortes)	306	90							306	90	396	47 74	4 50	52 24
Foin (pressé)	8,243	1,439							8,243	1,439	9,682	312 74	77 20	389 94
Cochons	57	1							57	1	58	2 25	0 04	2 29
Chevaux	159	349			11				170	349	519	9 55	18 75	28 30
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	3	13							3	13	16	0 12	0 50	0 62
Glace														

Fer, chemin de fer	15	1,012							15	1,012	1,027	0 94	38 56	39 50
" en gueuse	248	42							248	42	290	34 68	1 58	36 26
" tout autre	20,748	3,169					1,116		21,864	3,169	25,033	930 30	126 57	1,056 87
Minerai de fer														
Cryolithe							150		150		150	1 88		1 88
Saindoux et huile de saind.	15	4							15	4	19	1 40	0 16	1 56
Farines de toutes sortes	258	83							258	83	341	16 96	5 48	22 44
Viandes, autres que le porc.	35	2							35	2	37	3 43	0 08	3 51
Marbre	6								6		6	0 60		0 60
Manille	108	7							108	7	115	20 24	0 35	20 59
Mélasse	582	295							582	295	877	90 40	14 65	105 05
Clous	1,209	91							1,209	91	1,300	203 78	4 55	208 33
Avoine	1,763	2,273							1,763	2,273	4,036	66 56	62 49	129 05
Huile (en barils)	356	75							356	75	431	51 92	3 80	55 72
Tourteaux oléagineux	1								1		1	0 06		0 06
Pois	79	13							79	13	92	3 12	0 65	3 77
Pommes de terre	163	92							163	92	255	6 87	6 54	13 41
Porc	183	14							183	14	197	17 72	0 55	18 27
Peinture	218	26							218	26	244	31 21	1 30	32 51
Poix et goudron	49	3					1,200		1,249	3	1,252	67 96	0 15	68 11
Guenilles	56	2							56	2	58	5 00	0 10	5 10
Seigle														
Graine de lin	20	4							20	4	24	1 95	0 30	2 25
Résine	5	11					1,011	163	1,016	174	1,190	51 05	8 70	59 75
Sel	3,042	609							3,042	609	3,651	282 73	23 06	305 79
Pierre, pour la taille		740								740	740		30 75	30 75
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée	390	780							390	780	1,170	30 15	15 60	45 75
Graines, de toutes sortes	6,460	15							6,460	15	6,475	242 56	0 80	243 36
Moutons	59	4							59	4	63	2 31	0 30	2 61
Cendre de soude	78	1							78	1	79	8 30	0 05	8 35
Acier	1,131	2							1,131	2	1,133	43 84	0 08	43 92
Sucre	1,207	339							1,207	339	1,546	161 69	16 95	178 64
Spiritueux, bière, etc	871	51							871	51	922	135 12	2 55	137 67
Tabac (brut)														
Suif														
Fer-blanc	16	12		274					16	286	302	1 78	26 70	28 48
Térébenthine	11	3						11	11	14	25	1 10	0 70	1 80
Blé	10,353	3,816							10,353	3,816	14,169	389 17	127 15	516 32
Blanc de plomb	151	11							151	11	162	27 07	0 55	27 62
Blanc de céruse	59	2							59	2	61	5 99	6 10	6 09
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérées	12,012	6,794	2		210	1,004	168		12,392	7,798	20,190	1,321 91	500 95	1,822 94
Ecorce														
Barils, vides	1,113	1							1,113	1	1,114	64 23	0 10	64 33
Courbes pour bâtiments														

N° (A.) 6.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages — Montée.	Total des péages — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Flottes	....	400	....	....	....	....	....	....	....	400	400	....	7 00	7 00
Bois de chauff., sur navires	....	930	....	....	....	....	....	....	....	930	930	....	15 50	15 50
" " en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois à pâte de papier	2,658	210	1,305	....	....	....	....	....	3,963	210	4,173	126 75	4 25	131 00
Cercles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de serv., scié, sur nav.	58,129	5,187	....	....	7	....	....	....	58,136	5,187	63,323	1,476 34	233 15	1,709 49
" " en rad.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	4,264	....	....	....	....	....	....	....	4,264	4,264	....	106 60	106 60
Trav. de ch. de fer, sur nav.	40	144	....	....	....	....	....	....	40	144	184	0 75	4 57	5 32
" " en rad.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billes de sciage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " pipes	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	0 20	....	0 20
" " Indes oc.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves, saloirs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bardeaux	1	9	....	....	....	....	....	....	1	9	10	0 05	3 00	3 05
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de const., carré, s. nav.	....	230	....	....	....	....	....	....	....	230	230	....	2 75	2 75
" en radeaux	1,680	4,292	....	....	....	....	....	....	1,680	4,292	5,972	42 00	109 35	151 35
Traverses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	349	4	....	....	....	....	....	....	349	4	353	35 30	0 80	36 10
Total, fret ci-dev. payant péages, maintenant en fr.	208,875	89,181	1,307	274	232	1,464	16,876	18,611	227,290	109,530	336,820	10,142 67	4,721 09	14,863 76

Houille, en franchise, par arrêté du conseil........	155,023	....	....	....	....	....	1,366	....	156,389	....	156,389			
Grand total, fret..	363,898	89,181	1,307	274	232	1,464	18,242	18,611	383,679	109,530	493,209			
Total des péages sur navires..												3,080 08	1,653 02	4,733 10
" " passagers												468 06	1,213 63	1,681 69
" " articles en franchise $8,342.38												....	....	....
Total des péages.......												13,690 81	7,587 74	21,278 55

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa, 8 mai 1907.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	4	596							4	596	600	34 17
Produits agricoles, non énumérés, légumes		287								287	287	17 49
" " animaux		2,443								2,443	2,443	227 14
Instruments aratoires		28								28	28	5 14
Orge												
Briques												
Os		10								10	10	0 68
Soufre												
Sarrasin		3								3	3	0 18
Ciment et chaux hydraulique		1,809								1,809	1,809	175 39
Argile, chaux et sable		52,930								52,930	52,930	2,939 58
Houille		50								50	50	2 50
Maïs		5								5	5	0 22
Bestiaux		339								339	339	25 48
Coton (brut)												
Poterie et faïence												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine		57								57	57	5 11
Meubles		105								105	105	15 76
Gypse												
Verre de toutes sortes		40								40	40	7 60
Foin pressé		1,731								1,731	1,731	161 47
Cochons		59								59	59	4 62
Chevaux		165								165	165	9 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		12								12	12	1 11
Glace												
Rails de chemins de fer												
Fer en gueuse												
Fer de toutes sor		108										

Minerai de fer										108	108	7 87
Cryolithe ou minerai chimique												
Saindoux et huile de saindoux		2								2	2	20
Farines, de toutes sortes		165								165	165	9 56
Viandes, autres que le porc												
Marbre												
Manille		3								3	3	87
Mélasses												
Clous		1								1	1	10
Avoine		1,429								1,429	1,429	131 24
Huile (en barils)												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre		702								702	702	41 16
Porc		25								25	25	1 48
Peinture												
Poix et goudron		99								99	99	18 81
Guenilles		195								195	195	35 78
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		5								5	5	49
Moutons		203								203	203	17 66
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc		9								9	9	1 44
Tabac, brut												
Suif												
Fer-blanc		11								11	11	2 09
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés		2,840								2,840	2,840	391 75
Ecorce												
Barils, vides		123								123	123	20 65
Courbes pour bâtiments												
Flottes	320	31,840							320	31,840	32,160	270 66
Bois de chauffage, sur navires		17,790								17,790	17,790	691 64
" en radeaux												
" à pâte de papier												
Cercles		17								17	17	1 50
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		167,739				53,098				220,837	220 837	16,972 26

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total. tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Bois de service, scié, en radeaux		134								134	134	6 40
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		116								116	116	20 01
" en radeaux												
Billes de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		3								3	3	47
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		200								200	200	2 10
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret ci-devant payant péages, maintenant en franchise par arrêté du conseil	324	284,428				53,098			324	337,526	337,850	22,279 39

Total des péages sur navires	2,857 55
" " passagers	192 50
Total des péages	25,329 44

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	5	901						46	5	947	952	49 54
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " " animaux	5	90							5	90	95	3 19
Instruments aratoires	93	2							93	2	95	3 21
Orge												
Briques	276							1,246	276	1,246	1,522	133 83
Os												
Soufre												
Sarrasin		2								2	2	0 07
Ciment et chaux hydraulique	75							556	75	556	631	56 49
Argile, chaux et sable	275	4	50					17,688	325	17,692	18,017	1,787 47
Houille	6							80,730	6	80,730	80,736	7,903 82
Maïs	113								113		113	3 87
Bestiaux	6	72							6	72	78	2 74
Coton, brut												
Faïence et poterie	8	1						60	8	61	69	6 37
Bois de teinture et matières tinctoriales								12		12	12	1 20
Poisson	1								1		1	0 04
Lin et chanvre												
Fleur de farine	904								904		904	30 40
Meubles	25	41							25	41	66	2 30
Gypse												
Verre, de toutes sortes		4								4	4	0 14
Foin, pressé	164	5,380	1,873						2,037	5,380	7,417	335 21
Cochons		16								16	16	0 68
Chevaux	6	16							6	16	22	0 86
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots		1								1	1	04
Glace												
Fer, chemin de fer	36	5						752	36	757	793	76 61
" en gueuse												
" tout autre	227	17						185	227	202	429	26 80

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Minerai de fer								16,631		16,631	16,631	831 55
Cryolithe ou minerai chimique								1,446		1,446	1,446	72 30
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes	284								284		284	9 66
Viandes, autres que le porc												
Marbre												
Manille												
Mélasse	65	1							65	1	66	2 29
Clous	40								40		40	1 44
Avoine	16	1,922							16	1,922	1,938	64 81
Huile, en barils	123							20	123	20	143	6 32
Tourteaux oléagineux	1	4							1	4	5	0 18
Pois	2	4							2	4	6	0 22
Pommes de terre	6	49							6	49	55	1 91
Porc	2	40							2	40	42	1 52
Peinture	72								72		72	2 57
Poix et goudron								1,152		1,152	1,152	168 05
Guenilles		5								5	5	0 17
Seigle												
Graine de lin												
Résine	2							1,870	2	1,870	1,872	194 08
Sel	255								255		255	10 25
Pierre, pour la taille												
" ouvrée								220		220	220	22 00
" impropre à la taille, non ouvrée								672		672	672	30 18
Graines, de toutes sortes	34								34		34	1 16
Moutons	1	65							1	65	66	2 33
Cendre de soude												
Acier	10								10		10	34
Sucre	194	6							164	6	170	5 91
Spiritueux, bière, etc	85								85		85	2 93
Tabac, brut												
Suif												
Fer-blanc												
Terébenthine								287		287	287	28 70
Blé	8	1							8	1	9	32
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	971	959	478					3,242	1,449	4,201	5,650	365 88
Ecorce												
Barils, vides	3	64							3	64	67	2 34
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires												
" en radeaux												
Bois à pâte de papier	3	415	398,544						398,547	415	398,962	13,337 20
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	320	18	82,478						82,798	18	82,816	4,893 81
" " en radeaux	2								2		2	7
Mâts, espars et poteaux de télépraphe, sur navires												
" " en radeaux		122								122	122	4 08
Traverses de chemin de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billes de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	78								78		78	11 28
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	45								45		45	8 00
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret ci-dev. payant péages, maint. en franch.	4,817	10,227	483,423					126,815	488,240	137,042	625,282	30,508 73

Total des péages sur navires	5,257 12
" passagers	58 69
Total des péages	
Amendes	78 50
Revenu total à l'exclusion des loyers de chutes d'eau	35,903 04

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total. tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	1	4							1	4	5	13
Produits agricoles, non énumérés, légumes	23	32							23	32	55	1 47
" " " animaux	91	1,231							91	1,231	1,322	40 95
Instruments aratoires	121	141							121	141	262	25 73
Orge												
Briques	761	77							761	77	838	19 72
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	140	1,296							140	1,296	1,436	51 88
Argile, chaux et sable	10,860	8,305							10,860	8,305	19,165	450 36
Houille	645	407						8,941	645	9,348	9,993	343 71
Maïs	12	717							12	717	729	17 40
Bestiaux	1								1		1	0 03
Coton (brut)												
Faïence et poterie	9	32							9	32	41	3 69
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		7								7	7	17
Lin de chanvre												
Fleur de farine	137	289							137	289	426	10 99
Meubles	33	61							33	61	94	8 92
Gypse												
Verre (de toutes sortes)	224	25							224	25	249	23 11
Foin (pressé)	1,700	147							1,700	147	1,847	47 95
Cochons												
Chevaux	1	6							1	6	7	0 19
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		12								12	12	0 33
Glace	1								1		1	0 02

Fer, chemin de fer		20								20	20	0 43
" en gueuse	31								31		31	0 77
" tout autre	1,487	91							1,487	91	1,578	39 32
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique		384								384	384	7 02
Saindoux et huile de saindoux	69	5							69	5	74	2 54
Farines, de toutes sortes	19	91							19	91	110	2 69
Viandes, autres que le porc	44	1							44	1	45	1 70
Marbre												
Manille	9	5							9	5	14	1 40
Mélasse	203	9							203	9	212	18 44
Clous	510	20							510	20	530	58 49
Avoine	113	1,072							113	1,072	1,185	48 00
Huile, en barils	370	231							370	231	601	54 56
Tourteaux oléagineux												
Pois		1								1	1	0 03
Pommes de terre	10								10		10	0 25
Porc	101	5							101	5	106	3 02
Peinture	105	1							105	1	106	10 43
Poix et goudron	34	25							34	25	59	5 15
Guenilles	11	97							11	97	108	9 45
Seigle		13								13	13	0 31
Graine de lin												
Résine	14								14		14	1 24
Sel	2,198	233							2,198	233	2,431	62 26
Pierre, pour la taille	111								111		111	2 60
" ouvrée		4								4	4	0 36
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	2	1							2	1	3	0 09
Moutons												
Cendre de soude		2								2	2	0 18
Acier	25	7							25	7	32	1 34
Sucre	414	199							414	199	613	67 29
Spiritueux, bière, etc	502	153							502	153	655	59 57
Tabac, brut		3								3	3	0 09
Suif												
Fer-blanc												
Térébenthine												
Blé		957								957	957	22 34
Blanc de plomb	105	1							105	1	106	9 88
Blanc de céruse												
Laine		1								1	1	0 03
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,290	2,313							3,290	2,313	5,603	526 57
Ecorce	7	2							7	2	9	0 69
Barils, vides	27	74							27	74	101	6 74
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	3,122	2,382							3,122	2,382	5,504	96 70
" en radeaux												
Bois à pâte de papier												

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	4,563	11,371	4,735	1,644				254	9,298	13,269	22,567	1,058 43
" " en radeaux	77								77		77	2 92
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billes de sciage	93								93		93	2 10
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	135	33							135	33	168	48 68
Piquets et perches pour clôture, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,600								1,600		1,600	29 88
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué		38								38	38	2 83
Total, fret ci-devant payant péages, maint. en franc.	34,161	32,634	4,735	1,644				9,195	38,896	43,473	82,369	3,313 56

Total des péages sur navires	2,545 78
" passagers	613 03
Total des péages	6,472 37
Quaiage	....
Hivernage	....
Autres recettes	....
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.	....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu ci-devant perçu, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	183								183		183	1 83
Produits agricoles non énumérés, légumes	885								885		885	8 85
" " animaux	2								2		2	0 02
Instruments aratoires	3								3		3	0 03
Orge	4								4		4	0 04
Briques	384								384		384	3 84
Os	190								190		190	1 90
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	158	1,127							158	1,127	1,285	12 85
Argile, chaux et sable	37	388							37	388	425	4 25
Houille	463	36,166							463	36,166	36,629	366 29
Maïs	23								23		23	0 23
Bestiaux	4								4		4	0 04
Coton (brut)												
Faïnce et poterie	18								18		18	0 18
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	105	1,689							105	1,689	1,794	17 94
Lin et chanvre												
Fleur de farine	1,384								1,384		1,384	13 84
Meubles	10	2							10	2	12	0 12
Gypse												
Verre, de toutes sortes	9								9		9	0 09
Foin (pressé)	917								917		917	9 17
Cochons												
Chevaux												
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												

Fer, chemin de fer												
" en gueuse	4								4		4	0 04
" tout autre	53	19							53	19	72	0 72
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique	175								175		175	1 75
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes	595								595		595	5 95
Viandes, autres que le porc	379								379		379	3 79
Marbre	7	2,391							7	2,391	2,398	23 98
Manille	18								18		18	0 18
Mélasse	457								457		457	4 57
Clous	37								37		37	0 37
Avoine	3,156								3,156		3,156	31 56
Huile (en barils)	297	22							297	22	319	3 19
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre	5,028								5,028		5,028	50 28
Porc	354								354		354	3 54
Peinture	8								8		8	0 08
Poix et goudron	14								14		14	0 14
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel	739								739		739	7 39
Pierre, pour la taille	10								10		10	0 10
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	100	5,212							100	5,212	5,312	53 12
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	385								385		385	3 85
Spiritueux, bière, etc	24								24		24	0 24
Tabac (brut)												
Suif												
Fer-blanc	58								58		58	0 58
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
" céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	838	10							838	10	848	8 48
Ecorce												
Barils, vides	15	9							15	9	24	0 24
Courbes de bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	24	191							24	191	215	2 15
" " en radeaux												
Bois à pâte de papier												

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Cercles												
Echalas à houblon	2								2		2	0 02
Bois de service, scié, sur navires	7,326	5							7,326	5	7,331	73 31
" " en radeaux												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires	1								1		1	0 01
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	55								55		55	0 55
" " en radeaux												
Billes de sciage	98	85							98	85	183	1 83
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	225								225		225	2 25
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	90								90		90	0 90
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	330	95							330	95	425	4 25
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	75								75		75	0 75
Total, fret ci-dev. payant péages, maint. en franch.	25,756	47,411							25,756	47,411	73,167	731 67
Total des péages sur navires												1,830 63
Total, recettes												$2,562 30

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent et le montant des péages ci-devant perçus, maintenant en franchise, pendant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total.	Montant total des péages.
	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	10								10		10	10
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " " animaux		41								41	41	
Instruments aratoires	3	2							3	2	5	01
Orge	10								10		10	10
Briques	48	141							48	141	189	1 78
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	521	79							521	79	600	60
Argile, chaux et sable	112								112		112	
Houille	62	115							62	115	177	15
Maïs		23								23	23	23
Bestiaux	2								2		2	01
Coton, brut												
Faïence et poterie	1								1		1	
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	5	12							5	12	17	12
Meubles	16	7							16	7	23	13
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin pressé	16								16		16	
Cochons	219	222							219	222	441	6 40
Chevaux	1	1							1	1	2	01
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer	1								3		3	
Fer en gueuse	3								3		3	
Fer, tout autre	30	26							30	26	56	
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		11								11	11	13
Viandes, autres que le porc												
Marbre												

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total	Montant total des péages.
	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		$ c.
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine	7	16							7	16	23	
Huile, en barils	2								2		2	
Tourteaux oléagineux												
Pois	157								157		157	1 57
Pommes de terre	339	9							339	9	348	2 72
Porc												
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel	1								1	1		
Pierre, pour la taille		965								965	965	
" ouvrée		165								165	165	
" impropre à la taille, non ouvrée		1,978								1,978	1,978	3 10
Graines de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier	10	15							10	15	25	
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Fer-blanc												
Térébenthine												
Blé	221								221		221	2 21
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	689	360							689	360	1,049	9 03
Ecorces	7	54							7	54	61	58
Barils vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	1,477	5,513							1,477	5,513	6,990	29 26
Bois de chauffage, sur navires	4,499	22,187							4,419	22,187	26,686	129 34
" en radeaux												
Bois à pâte de papier												
Cercles												

Cercles													
Bois de service, scié, sur navire	827	3,524							827	3,524	4,351	13 81
" " en radeaux	30								30		30	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	46								46		46	
" " " " en radeaux	40	115							40	115	155	2 00
Traverses de chemin de fer, sur navires		28								28	28	0 37
" " en radeaux	215	67							215	67	282	5 75
Billes de sciage	3,587	16,655							3,587	16,655	20,242	145 99
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	17	96							17	96	113	1 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	160	933							160	933	1,093	
" " en radeaux	230	2,820							230	2,820	3,050	23 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2								2		2	
Total, fret ci-dev. payant péages, maint. en franch.	13,625	56,181							13,625	56,181	69,806	380 93

Total des péages sur navires	703 25
" passagers	343 75
Total des péages	1,42793
Autres recettes	
Revenu total à part les loyers de chutes d'eau	

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 MAI 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant des péages ci-devant perçus, maintenant en franchise, durant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	96	851							96	851	947	17 53
Produits agricoles non énumérés, légumes	827	677							827	677	1,504	28 44
" " animaux	590	525							590	525	1,115	20 93
Instruments aratoires	14	32							14	32	46	1 16
Orge	56	784							56	784	840	12 69
Briques												
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille		3,532						26,492		30,024	30,024	555,98
Maïs												
Bestiaux												
Coton (brut)	20								20		20	0 37
Faïence et poterie	70	120							70	120	190	4 78
Bois de teinture et matières tinctoriales	15	32							15	32	47	1 18
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	60	15							60	15	75	1 40
Meubles	292	344							292	344	636	15 84
Gypse												
Verre (toutes sortes)	253	300							253	300	553	13 91
Foin (pressé)	70								70		70	0 62
Cochons												
Chevaux	20	3							20	3	23	0 49
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer		20								20	20	0 38
" en gueuse												
" tout autre	932	685							932	685	1,617	30 76
Minerai de fer												
Cryolithe et minerai chimique												
Saindoux et huile de saindoux	13	28							13	28	41	0 77
Farines, toutes sortes		5								5	5	0 10

Viandes, autres que e porc	47	38							47	38	85	1 60
Marbre												
Manille												
Mélasse	8	13							8	13	21	0 53
Clous	717	65							717	65	782	19 52
Avoine												
Huile (en barils)	140	301							140	301	441	11 01
Tourteaux oléagineux												
Pois		60								60	60	1 13
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	120	50							120	50	170	4 19
Poix et goudron	10	5							10	5	15	0 38
Guenilles	8	15							8	15	23	0 57
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel	273	260							273	260	533	10 13
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier	20	30							20	30	50	1 01
Sucre	411	344							411	344	755	18 82
Spiritueux, bière, etc	277	322							277	322	599	15 09
Tabac, brut												
Suif												
Fer-blanc	10	15							10	15	25	0 61
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb	70	23							70	23	93	2 33
" céruse												
Laine		4,066										
Tous autres effets et marchandises non énumérés									3,925	4,026	7,991	200 55
Ecorce	3,925											
Barils, vides									60		60	1 50
Courbes pour bâtiments	60											
Flottes			390									
Bois de chauffage, sur navires									2,160		2,160	18 00
" en radeaux	1,770											
Bois à pâte de papier												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires									766		766	8 61
" en radeaux	766											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billes de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		
												$ c.
Bois de construction, carré, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Traverses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, fret ci-dev. payant péages, maint. en franch.	11,960	13,560	390	....	....	....	....	26,492	12,350	40,052	52,402	1,022 91

Total des péages sur navires	363 39
" passagers	254 32
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	1,640 62

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 MAI 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL montrant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie durant la saison de navigation de 1907.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	90								90		90	
Pommes	375								375		375	
Produits agricoles non énumérés, légumes	51	214							51	214	265	
" " animaux												
Instruments aratoires	2,395	300			1,250				3,645	300	3,945	
Orge		27,652		1,246		97,424		171		126,493	126,493	
Briques	1,129				600	220	75		1,804	220	2,024	
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	47,209				12,882	820	2,871		62,962	820	63,782	
Argile, chaux et sable	1	1,100						1·650	1	2,750	2,751	
Houille	17,595	7,322	9,300		1,657,244	65,376	743,590	33,400	2,427 729	106,098	2,533,827	
Maïs						2,604				2,604	2,604	
Bestiaux	8	3							8	3	11	
Coton (brut)												
Faïnce et poterie	101								101		101	
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		465				110				575	575	
Lin et chanvre	10	913							10	913	923	
Graines de lin		20,987				121,621		5,550		148,158	148,158	
Fleur de farine	1,285	111,606				219,138		13,428	1,285	344,172	345,457	
Meubles		5								5	5	
Gypse												
Verre (toutes sortes)	916	100					12		928	100	1,028	
Foin (pressé)	1,562	5					72		1,634	5	1,639	
Cochons	2			2					2	2	4	
Chevaux	4	18		9		5			4	32	36	
Peaux vertes et salées, cornes et sabots						8				8	8	
Glace												
Fer, chemin de fer	45,714	22,627			18,762	3,412			64,476	26,039	90,515	
" en gueuse	16,898	4,176				1,528			16,898	5,704	22,602	
" tout autre	4,134	93			4,231		5,620	50	13,985	143	14,128	
Minerai de fer		104,684		25,765	40,432	9,763 563	30,405	101,230	70,837	9,995,242	10,066,074	
" cuivre		555				18,829				19,834	19,384	
Cryolithe ou minerai chimique												
Saindoux et huile de saindoux	20								20		20	
Farines, de toutes sortes	90	339				25,002			90	25,341	25,341	

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages
	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente		$ c.
Viande, autres que le porc												
Marbre												
Manille												
Mélasse	30								30		30	
Clous	6,623								6,623		6,623	
Avoine	622	160,729		3,046		21,345		3,565	622	188,685	189,307	
Huile (en barils)	726				500		24		1,250		1,250	
Tourteaux oléagineux		60				1,788		60		1,908	1,908	
Pois												
Pommes de terre	127								127		127	
Porc												
Peinture	39								39		39	
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle						8,626				8,626	8,626	
Résine												
Sel	2,152				7,995				10,147		10,147	
Pierre, pour la taille		113			5,482				5,482	113	5,595	
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée					5,501	10,648	1,930		7,431	10,648	18,079	
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier	241	5,712		5,259	250	75	173		664	11,046	11,710	
Sucre	2,348				300				2,648		2,648	
Spiritueux, bière, etc	724						30		754		754	
Tabac (brut)												
Suif		11				21				32	32	
Fer-blanc	601								601		601	
Térébenthine												
Blé	2,415	900,316		137,744		363,876		77,648	2,415	1,479,584	1,481,999	
Blanc de plomb												
" céruse	50								50		50	
Laine		10				1,561		33		1,604	1,604	
Tous autres effets et marchandises non énumérés	188,011	6,966	15,469		57,887	3,566	4,330	435	265,697	10,967	276,664	
Ecorce			244						244		244	
Barils, vides		120								120	120	
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	225	144							225	144	369	
" " radeaux												
Cercles												

Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	501	122		24,391		34,310	1,542	1,825	2,043	60,648	62,691	
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " " en radeaux						42				42	42	
Traverses de chemin de fer, sur navires						375				375	375	
" " en radeaux												
Billes de sciage	5,773	2,005	3,283	135	751	1,476		780	9,807	4,396	14,203	
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	3					18,196			3	18,196	18,199	
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	446	720				617		40	446	1,377	1,823	
" " en radeaux								43		43	43	
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	3								3		3	
Total fret	351,249	1,380,192	28,296	197,597	1,814,067	10,786,182	790674	239,908	2,984,286	12,603,879	15,588,165	

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 MAI 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 14.—DÉTAILS du mouv. du trafic sur les canaux sous-mentionnés et le montant

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	593,628	10,059 28	1,084,735	8,590 36	73,793	215 02
" américains	766,252	11,634 07	304,301	2,581 29	217	6 18
Voiliers canadiens	160,085	3,580 29	1,277,944	13,462 10	24,845	284 09
" américains	63,748	1,433 86	129,147	1,770 98	352,410	4,751 83
Total, classe n° 1	1,583,713	26,707 50	2,796,127	26,404 73	451,265	5,257 12
Classe n° 2.	No.		No.		No.	
Passagers	3,213	206 89	102,597	5,823 54	3,333	58 69
Classe n° 3.	Tons.		Tons.		Tons.	
Briques	600	90 00	14,840	754 25	1,522	133 83
Soufre	....	....	2,301	211 10	....	....
Ciment et chaux hydraulique	1,899	287 75	6,892	615 24	631	56 49
Argile, chaux et sable	239	35 85	80,535	3,236 16	18,017	1,787 47
Poisson	20	3 00	269	22 61	1	0 04
Gypse	....	....	....	....	....	....
Fer, chemin de fer	961	144 15	11,933	1,675 40	793	76 61
" en gueuse	4,716	940 55	12,091	1,806 41	....	....
" tout autre	6,802	1,033 30	39,307	3,195 05	429	26 80
Acier	1,728	259 20	6,624	867 05	10	0 34
Sel	246	49 20	4,540	437 84	255	10 25
Pierre pour la taille	....	....	740	30 75	....	....
Pommes	....	....	5,186	729 35	952	49 54
Orge	13,240	1,324 00	4,463	329 44	....	....
Sarrasin	....	....	48	1 80	2	0 07
Maïs	271,693	27,169 30	29,182	1,471 95	113	3 87
Coton (brut)	....	....	110	16 09	....	....
Lin et chanvre	....	....	42	6 30	....	....
Fleur de farine	22,739	4,545 30	3,855	291 13	904	30 40
Foin (pressé)	1,177	180 60	10,277	479 19	7,417	335 21
Farines de toutes sortes	22,658	4,531 60	353	24 24	284	9 66
Tourteaux oléagineux	114	22 80	1	0 06	5	0 18
Avoine	73,369	7,336 90	6,514	376 85	1,938	64 81
Pois	25	2 50	573	52 27	6	0 22
Pommes de terre	....	....	265	14 91	55	1 91
Seigle	2,270	227 00	463	46 30	....	....
Graine de lin	50,794	5,079 40	829	82 75	....	....
Graines, de toutes sortes	37	7 40	6,640	268 11	34	1 16
Tabac (brut)	....	....	23	3 45	....	....
Blé	488,565	48,552 31	51,442	4,224 87	9	0 32
Tous autres produits agricoles, légumes	59	8 85	7,923	817 52	....	....
Os	....	....	9	0 50	....	....
Bestiaux	....	....	117	7 04	78	2 74
Cochons	....	....	58	2 29	16	0 84
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	0 20	16	0 62	1	0 04
Chevaux	1	0 15	528	29 65	22	0 86
Saindoux et huile de saindoux	98	19 00	267	38 46	....	....
Viandes, autres que le porc	15	2 25	162	22 00	....	....
Porc	439	87 30	219	21 00	42	1 52
Moutons	....	....	63	2 61	66	2 33
Suif	....	....	2	0 30	....	....
Laine	30	6 00	....	....	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	....	....	6,735	901 82	95	3 19
Total, classe n° 3	964,535	101,945 86	316,437	23,114 73	33,697	2,600 54

DOC. PARLEMENTAIRE No 20a

A—*Suite.*

des péages ci-devant perçus, mainten. en franchise, durant la saison de navigation de 1907.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre		Canal de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c		$ c.		$ c.	
212,243	310 89	133,526	1,007 39	154,305	2,007 21	24,488	489 77	203,204	693 35	2,048,142
360	2 75	....	....	576	19 74	....	....	4,132	9 90	9,746,717
17,653	43 75	113,264	1,342 59	29,750	460 05	66,628	1,333 76	....	....	106,546
367	6 00	12,455	507 57	3,365	58 78	355	7 10	....	....	214,564
230,623	363 39	269,245	2,857 55	187,996	2,545 78	91,471	1,830 63	207,336	703 25	12,115,969
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		
20,751	254 32	18,777	192 50	22,445	613 03	....	....	77,423	343 75	30,660
Ton'x.		Ton'x		Ton'x.		Ton'x		Ton'x.		
....	....	....	....	838	19 72	384	3 84	189	1 78	2,024
....	....	1,809	175 39	1,436	51 88	1,285	12 85	600	0 60	63,782
....	....	52,930	2,939 58	19,165	450 36	425	4 25	112	....	2,751
....	....	....	....	7	0 17	1,794	17 94	....	....	575
20	0 38	....	....	20	0 47	....	....	3	....	90,515
....	....	....	....	31	0 73	4	0 04	3	....	22,602
1,617	30 76	108	7 87	1,578	39 32	72	0 72	56	....	14,128
50	1 01	....	....	32	1 34	....	....	25	....	11,710
533	10 13	....	....	2,431	62 26	739	7 39	1	....	10,147
....	....	....	....	111	2 60	10	0 10	965	....	5,595
947	17 53	600	34 17	5	0 13	183	1 83	10	0 10	375
840	12 69	....	....	....	....	4	0 04	10	0 10	126,493
....	....	3	0 18	....	....	....	....	....	....	....
....	....	5	0 22	729	17 40	23	0 23	23	0 23	2,604
20	0 37	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	923
75	1 40	57	5 11	426	10 99	1,384	13 84	17	0 12	345,457
70	0 62	1,731	161 47	1,847	47 95	917	9 17	16	....	1,639
5	0 10	165	9 56	110	2 69	595	5 95	11	0 13	25,431
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,908
....	....	1,429	131 24	1,185	48 00	3,156	31 56	23	....	189,307
60	1 13	....	....	1	0 03	....	....	157	1 57	....
....	....	702	41 16	10	0 25	5,028	50 28	348	2 72	127
....	....	....	....	13	0 31	....	....	....	....	8,626
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	148,158
....	....	5	0 49	3	0 09	....	....	....	....	....
....	....	....	....	3	0 09	....	....	....	....	....
....	....	....	....	957	22 34	....	....	221	2 21	1,481,999
1,504	28 44	287	17 49	55	1 47	885	8 85	....	....	265
....	....	10	0 68	....	....	190	1 90	....	....	....
....	....	339	25 48	1	0 03	4	0 04	2	0 01	11
....	....	59	4 62	....	....	....	....	441	6 40	4
....	....	12	1 11	12	0 33	....	....	....	....	8
23	0 49	165	9 86	7	0 19	....	....	2	0 01	36
41	0 77	2	0 20	74	2 54	....	....	....	....	20
85	1 60	....	....	45	1 70	379	3 79	....	....	....
....	....	25	1 48	106	3 02	354	3 54	....	....	....
....	....	203	17 66	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	1	0 03	....	....	....	....	1,604
1,115	20 93	2,443	227 14	1,322	40 95	2	0 02	41	....	....
7,005	128 35	63,089	3,812 16	32,561	829 38	17,817	178 17	3,276	15,98	2,558,856

ANNEXE

N° (A) 14.—DÉTAILS du trafic sur les canaux sous-mentionnés, et le montant

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péag s.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ c.		$ c.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	...	...	...	...	...	...
Instruments aratoires	3,890	583 50	234	23 04	95	3 21
Faïence et poterie	140	21 00	788	147 26	69	6 37
Bois de teinture et matières tinctoriales	...	...	34	5 90	12	1 20
Meubles	3	0 45	3,186	541 83	66	2 30
Verre (de toutes sortes)	283	42 65	5,286	1,029 97	4	0 14
Marbre	2	0 30	6	0 60	...	...
Manille	33	4 95	115	20 59	...	...
Mélasse	11	1 65	934	116 33	66	2 29
Clous	1,886	283 05	7,167	1,381 33	40	1 44
Huile (en barils)	33,272	6,646 45	1,609	291 11	143	6 32
Peinture	134	20 70	1,649	313 31	72	2 57
Poix et goudron	217	39 10	1,344	86 51	1,152	168 05
Guenilles	...	...	289	51 30	5	0 17
Résine	...	...	1,215	64 75	1,872	194 08
Cendre de soude	47	7 80	682	128 95	...	...
Sucre	26,204	3,993 35	25,813	5,031 56	170	5 91
Pierre (ouvrée)	...	...	5	1 00	220	22 00
Fer-blanc	132	19 80	2,331	434 28	...	...
Térébenthine	...	...	35	3 80	287	28 70
Blanc de plomb	64	9 80	685	132 06	...	...
" de céruse	81	12 15	719	137 69	...	...
Whisky et autres spiritueux	2,472	460 05	3,820	716 56	85	2 93
Marchandises non énumérées	62,305	9,638 93	60,893	9,962 64	5,650	365 88
Total, classe n° 4	131,176	21,785 68	118,839	20,622 31	10,008	813 56
Classe n° 5.						
Ecorce	...	...	...	...	...	...
Barils (vides)	1	0 20	1,124	64 53	67	2 34
Courbes pour bâtiments	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	400	7 00	...	...
Bois de chauffage (sur navires)	1,980	132 00	5,295	306 50	...	...
" (en radeaux)	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié (sur navires)	...	...	251,740	16,742 50	398,962	13,337 20
" " (en radeaux)	43,561	7,837 07	85,794	3,778 44	82,816	4,893 81
Bois à pâte de papier	...	...	...	...	2	0 07
Cercles	...	...	...	...	...	...
Traverses de chem. de fer (sur navires)	2,151	343 72	364	19 37	...	...
" " (en radeaux)	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe (sur navires)	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe (en radeaux)	...	...	4,264	106 60	122	4 08
Bois de constr., carré (sur navires)	17,622	2,643 27	1,071	52 15	...	...
" (en radeaux)	...	...	5,972	151 35	45	8 00
Articles en bois et bois en partie fabriqué	8	3 20	380	46 90	...	...
Bardeaux	70	48 75	231	160 09	78	11 28
Piquets et perches p. clôt. (sur navires)	...	...	...	...	...	...
" " (en radeaux)	...	...	...	...	...	...
Billes de sciage	387	35 36	520	48 00	...	...
Douves et fonds (barils)	...	...	...	...	...	...
" (pipes)	...	...	2	0 20	...	...
" (Indes occidentales)	...	...	...	...	...	...
" (saloirs)	...	...	...	...	...	...
Traverses	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Total, classe n° 5	65,780	11,043 57	357,157	21,483 63	482,092	18,256 78

A—*Suite.*

des péages ci-devant perçus, mainten. en franchise, durant la saison de navigation de 1907.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	90
46	1 16	28	5 14	262	25 73	3	0 03	5	0 01	3,945
190	4 78	....	....	41	3 69	18	0 18	1	....	101
47	1 18	....	....	....	....	....	....	....	....	....
636	15 84	105	15 76	94	8 92	12	0 12	23	0 13	5
553	13 91	40	7 60	249	23 11	9	0 09	....	....	1,028
....	....	....	....	....	....	2,398	23 98	....	....	....
....	....	3	0 57	14	1 40	18	0 18	....	....	....
21	0 53	....	....	212	18 44	457	4 57	....	....	30
782	19 52	1	0 10	530	58 49	37	0 37	....	....	6,623
441	11 01	....	....	601	54 56	319	3 19	2	....	1,250
170	4 19	....	....	106	10 43	8	0 08	....	....	39
15	0 38	99	18 81	59	5 15	14	0 14	....	....	....
23	0 57	195	35 78	108	9 45	....	....	....	....	....
....	....	....	....	14	1 24	....	....	....	....	....
....	....	....	....	2	0 18	....	....	....	....	....
755	18 82	....	....	613	67 29	385	3 85	....	....	2,648
....	....	....	....	4	0 36	....	....	165	....	....
25	0 61	11	2 09	....	....	58	0 58	....	....	601
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
93	2 33	....	....	106	9 88	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50
599	15 09	9	1 44	655	59 57	24	0 24	....	....	754
7,991	200 55	2,840	391 75	5,603	526 57	848	8 48	1,049	9 03	276,664
12,387	310 47	3,331	479 04	9,273	884 46	4,608	46 08	1,245	9 17	293,828
....	....	....	....	9	0 69	....	....	61	0 58	244
60	1 50	123	20 65	1 01	6 74	24	0 24	....	....	120
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	32,160	270 66	....	....	....	....	6,990	29 26	....
2,160	18 00	17,790	691 64	5,504	96 70	215	2 15	26,686	129 34	369
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
766	8 61	220,837	16,972 26	22,567	1,058 43	7,331	73 31	4,351	13 81	62,691
....	....	134	6 40	77	2 92	....	....	30	....	....
....	....	17	1 50	....	....	....	....	....	....	....
....	....	116	20 01	....	....	55	0 55	28	0 37	375
....	....	....	....	....	....	....	....	282	5 75	....
....	....	....	....	....	....	1	0 01	46	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	155	2 00	42
....	....	....	....	....	....	425	4 25	1,093	....	1,823
....	....	200	2 10	1,600	29 88	....	....	3,050	23 75	43
....	....	....	....	38	2 83	75	0 75	2	....	3
....	....	3	0 47	168	48 68	225	2 25	113	1 68	18,199
....	....	....	....	....	....	90	0 90	1	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	93	2 10	183	1 83	20,242	145 99	14,203
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	2	0 02	....	....	....
2,986	28 11	271,380	17,985 69	30,157	1,248,97	8,626	86 26	63,130	352 53	98,112

ANNEXE

N° (A) 14.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe spéciale.		$ c.		$ c.		$ c.
Houille	267,212	53,442 40	359,876	51,627 12	80,736	7,903 82
Cryolithe ou minerai chimique	2,734	136 70	150	1 88	1,446	72 30
Minerai de cuivre	....	....	....	....	....	....
" fer	22,306	1,115 30	....	....	16,631	831 55
Pierre (non ouvrée impropre à la taille)	938	46 88	1,170	45 75	672	30 18
Glace	....	....	....	....	....	....
Total, classe spéciale	293,190	54,741 08	361,196	51,674 75	99,485	8,837 85
Total, fret et péages	1,454,681	216,430 78	1,153,629	149,123 69	625,282	35,824 54
Bois de constr. et autre bois, en franch.	104,326	7,000 20	4,180	289 00	....	....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	55,125	9,119 70	942,657	93,671 68	....	....
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	1,614,132	232,550 68	2,100,461	243,084 37	625,282	35,824 54

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 avril 1907.

A—*Fin.*

et le montant des péages ci-devant perçus, maintenant en franchise, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux. de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x,	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
30,024	555 98	50	2 50	9,993	343 71	36,629	366 29	177	0 15	2,533,827
....	....	....	....	384	7 02	175	1 75	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19,384
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10,066,079
....	....	....	....	....	....	5,312	53 12	1,978	3 10	18,079
....	....	....	....	1	0 02	....	....	....	....	....
30,024	555 98	50	2 50	10,378	350 75	42,116	421 16	2,155	3 25	12,637,369
52,402	1,640 62	337,850	25,329 44	82,369	6,472 37	73,167	2,562 30	69,806	1,427 93	15,588,165
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
52,402	1,640 62	337,850	25,329 44	82,369	6,472 37	73,167	2,562 30	69,806	1,427 93	15,588,165

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour la de chaque article transporté, et le montant des

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Navires de toutes sortes	1,583,713	26,707 50	2,796,127	26,404 73	451,265	5,257 12
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	3,213	206 89	102,597	5,823 54	3,333	58 69
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce	....	....	....	....	....	....
Courbes, pour bâtiments	....	....	....	....	....	....
Flottes	....	....	400	7 00	....	....
Bois de chauffage	1,980	132 00	5,295	306 50	....	....
Bois à pâte de papi r	....	....	251,740	16,742 50	398,962	13,337 20
" En franchise	101,989	....	....	....	....	....
Cercles et échalas à houblon	....	....	....	....	....	....
Bois de service, scié	43,561	7,837 07	85,794	3,778 44	82,818	4,893 88
" " En franchise	2,337	....	....	....	....	....
Mâts, espars, etc	....	....	4,264	106 60	122	4 08
Traverses de chemin de fer	2,151	343 72	364	19 37	....	....
Billes de sciage	387	35 36	520	48 00	....	..
Douves, de toutes sortes	....	....	2	0 20	....	....
Bardeaux	70	48 75	231	160 09	78	11 28
Piquets et perches	....	....	....	....	....	....
Bois de construction, carré	17,622	2,643 27	7,043	203 50	45	8 00
" " En franchise	....	....	4,180	....	....	....
Total	170,097	11,040 17	359,833	21,372 20	482,025	18,254 44
Animaux.						
Bestiaux	....	....	117	7 04	78	2 74
Cochons	....	....	58	2 29	16	0 68
Chevaux	1	0 15	528	29 65	22	0 86
Moutons	....	....	63	2 61	66	2 33
Total	1	0 15	766	41 59	182	6 61
Produits des animaux						
Os	....	....	9	0 50	....	....
Cornes et sab., peaux vert. et sal., bruts	1	0 20	16	0 62	1	0 04
Saindoux et huile de saindoux	98	19 00	267	38 46	....	....
" " En franchise	1	....	....	....	....	....
Viandes, autres que le porc	15	2 25	162	22 00	....	....
" " En franchise	15	....	....	....	....	....
Porc	439	87 30	219	21 00	42	1 52
Suif	....	....	2	0 30	....	....
Laine	30	6 00	....	....	....	....
Produits agricoles non énumérés, animaux	....	....	6,735	901 82	95	3 19
Total	599	114 75	7,410	984 70	138	4 75

MENTAIRE A—*Suite.*

saison de navigation terminée le 31 décembre 1907, indiquant la quantité totale de péages ci-devant perçus, maintenant en franchise.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton-n aux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
230,623	363 39	269,245	2,857 55	187,996	2,545 78	91,471	1,830 63	207,336	703 25	12,115,969
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.
20,751	254 32	18,777	192 50	22,445	613 03	....	....	77,423	343 25	30,660
Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.
....	....	....	....	9	0 69	....	....	61	0 58	244
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	32,160	270 66	....	....	....	....	6,990	29 26	....
2,160	18 00	17,790	691 64	5,504	96 70	215	2 15	26,686	129 34	369
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	17	1 50	....	....	2	0 02	....	....	....
766	8 61	220,971	16,978 66	22,644	1,067 35	7,331	73 31	4,381	1,381	62,691
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	1	0 01	201	2 00	42
....	....	116	20 01	....	....	55		310	6 12	375
....	....	....	....	93	2 10	183	1 83	20,242	145 99	14,203
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	3	47	168	48 68	225	2 25	113	1 68	18,199
....	....	....	....	....	....	90	90	1	....	....
....	....	200	2 10	1,600	29 88	425	4 25	4,143	23 75	1,866
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,926	26 61	271,257	17,965 04	30,018	1,239 40	8,527	85 27	63,128	352 53	97,989
....	....	339	25 48	1	0 03	4	0 04	2	01	11
....	....	59	4 62	....	....			441	6 40	4
23	0 49	165	9 86	7	0 19	....	....	2	0 01	36
....	....	203	17 66	....	....	....	....	....	....	....
23	49	776	57 62	8	0 22	4	0 04	445	6 42	51
....	....	10	68	....	....	190	1 90	....	....	....
....	....	12	1 11	12	0 33	....	....	....	....	8
41	77	2	20	74	2 54	....	....	....	....	20
85	1 60	....	....	45	1 70	379	3 79	....	....	....
....	....	25	1 48	106	3 02	354	3 54	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	1	0 03	....	....	....	....	1,604
1,115	20 93	2,443	227 14	1,322	40 95	2	0 02	41	....	....
1,241	23 30	2,492	230 61	1,560	48 57	925	9 25	41	....	1,664

N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Produits agricoles.						
Produits agricoles non énumérés, légumes	59	8 85	7,923	817 52	...	...
Pommes	...	...	5,186	729 35	9 52	49 54
Orge	13,240	1,324 00	4,463	329 44	...	...
" ... En fr.	...	...	9,936	...	...	...
Sarrasin	...	...	48	1 80	2	0 07
Coton brut	...	...	110	16 09	...	...
Blé-d'inde	271,693	27,169 30	29,182	1,471 95	113	3 87
" ... En fr.	...	...	105,984	...	...	...
Lin et chanvre	...	...	42	6 30	...	...
Fleur de farine	22,739	4,545 30	3,855	291 13	904	30 40
" ... En fr.	...	...	3,730	...	...	...
Foin pressé	1,177	180 60	20,277	479 19	7,417	335 21
Farines, toutes sortes	30	...	...	...	...	...
" ... En fr.	22,658	4,531 60	353	24 24	284	9 66
Manille	33	4 95	115	20 59	...	...
" ... En fr.	15	...	...	...	...	...
Avoine	73,369	7,336 90	6,514	376 85	1,938	64 81
" ... En fr.	...	...	66,941	...	...	...
Pois	25	2 50	573	52 27	6	0 22
Pommes de terre	...	...	265	14 91	55	1 91
Seigle	2,270	227 00	463	46 30	...	...
" ... En fr.	...	...	2,266	...	...	...
Graines, lin, trèfle et herbe	50,831	5,086 80	7,469	350 86	34	1 16
" " " ... En fr.	...	...	49,179	...	...	...
Tabac, brut	...	...	23	3 45	...	...
Blé	488,565	48,552 31	51,442	4,224 87	9	0 32
" ... En fr.	...	...	450,446	...	...	...
Total	946,704	98,970 11	816,785	9,257 11	11,714	497 17
Objets manufacturés.						
Alcalis, potasse et perlasse	...	...	...	...	...	...
Instruments aratoires	3,890	583 50	234	23 04	95	3 21
Barils, vides ... En fr.	1	0 20	1,124	64 53	67	2 34
Briques	600	90 00	14.840	754 25	1,522	133 83
" ... En fr.	556	...	...	...	...	...
Ciment et chaux hydraulique	1,899	287 75	6,892	615 24	631	56 49
" " ... En fr.	13	...	...	...	...	...
Faïence et poterie	140	21 00	788	147 20	69	6 37
" " ... En fr.	456	...	...	...	...	...
Meubles	3	0 45	3,186	541 83	66	2 30
" ... En fr.	35	...	...	...	...	...
Verre de toutes sortes	283	42 65	5,286	1,029 97	4	0 14
" " ... En fr.	3,534	...	4	...	...	...
Fer, chemin de fer	961	144 15	11,933	1,675 40	793	76 61
" ... En fr.	4,119	...	...	...	...	...
En gueuse	4,716	940 55	12,091	1,806 41	...	...
" ... En fr.	7,655	...	...	...	...	...
" tout autre	6,802	1,033 30	39,307	3,195 05	429	26 80
" ... En fr.	6,987	...	124	...	...	...
Mélasse	11	1 65	934	116 33	66	2 29
" ... En fr.	50	...	...	...	...	...
Clous	1,886	283 05	7,167	1,381 33	40	1 44
" ... En fr.	3,331	...	...	...	...	...
Huile	33,272	6,646 45	1,609	291 11	143	6 32
" ... En fr.	155	...	22,111	...	...	...
Tourteaux oléagineux	114	22 80	1	0 06	5	18
Peinture	134	20 70	1,649	313 31	72	2 57
" ... En fr.	295	...	...	...	...	...
Poix et goudron	217	39 10	1,344	86 51	1,152	168 05
" ... En fr.	...	...	101	...	...	...

MENTAIRE A—*Suite.*

mentionnés et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
1,504	28 44	287	17 49	55	1 47	885	8 85			265
947	17 53	600	34 17	5	0 13	183	1 83	10	0 10	375
840	12 69					4	0 04	10	0 10	126,493
		3	0 18							
20	0 37									
		5	0 22	729	17 40	23	0 23	23	0 23	2,604
										923
75	1 40	57	5 11	426	10 99	1,384	13 84	17	0 12	345,457
70	0 62	1,731	161 47	1,847	47 95	917	9 17	16		1,639
5	0 10	165	9 56	110	2 69	595	5 95	11	0 13	25,431
		3	0 57	14	1 40	18	0 18			
		1,429	131 24	1,185	48 00	3,156	31 56	23		189,307
60	1 13			1	0 03			157	1 57	
		702	41 16	10	0 25	5,028	50 28	348	2 72	127
				13	0 31					8,626
		5	0 49	3	0 09					148,158
				3	0 09					
				957	22 34			221	2 21	1,481,999
3,521	62 28	4,987	401 66	5,358	153 14	12,193	121 93	836	7 18	2,331,404
										90
46	1 16	28	5 14	262	25 73	3	0 03	5	0 01	3,945
60	1 50	123	20 65	101	6 74	24	0 24			120
				838	19 72	384	3 84	189	1 78	2,024
		1,809	175 39	1,436	51 88	1,285	12 85	600	0 60	63,782
190	4 78			41	3 69	18	0 18			101
636	15 84	105	15 76	94	8 92	12	0 12	23	0 13	5
553	13 91	40	7 60	249	23 11	9	0 09			1,028
20	0 38			20	0 47			3		90,515
				31	0 73	4	0 04	3		22,602
1,617	30 76	108	7 87	1,578	39 32	72	0 72	56		14,128
21	0 53			212	18 44	457	4 57			30
782	19 52	1	0 10	530	58 49	37	0 37			6,623
441	11 01			601	54 56	319	3 19	2		1,250
										1,908
170	4 19			106	10 43	8	0 08			39
15	0 38	99	18 81	59	5 15	14	0 14			

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Objets manufacturés—Fin.		$ c.		$ c.		$ c.
Résine			1,215	64 75	1,872	194 08
" En fr.	25					
Cendre de soude	47	7 80	682	128 95		
" En fr.	37		15			
Spiritueux, whisky, etc.	2,472	460 05	3,820	716 56	85	2 93
" " En fr.	1,040		1,224			
Acier	1,728	259 20	6,624	867 05	10	34
" En fr.	2,561					
Sucre	26,204	3,993 35	25,813	5,031 56	170	5 91
" En fr.	6,046					
Fer-blanc	132	19 80	2,331	434 28		
" En fr.	1,173					
Blanc de plomb	64	9 80	685	132 06		
" En fr.	283					
Térébenthine			35	3 80	287	28 70
" En fr.	1					
Blanc de céruse	81	12 15	719	137 69		
" En fr.	18					
Articles en bois	8	3 20	380	46 90		
Total	124,035	14,922 65	174,268	19,605 17	7,578	720 90
Marchandises.						
Soufre (brut)			2,301	211 10		
Argile, chaux et sable	239	35 85	80,535	3,236 16	18,017	1,787 47
" " En fr.	100					
Houille	267,212	53,442 40	359,876	51,627 12	80,736	7,903 82
" En fr.			228,159			
Bois de teint. et matières tinctoriales			34	5 90	12	1 20
" " " En fr.	2					
Poisson	20	3 00	269	22 61	1	0 04
" En fr.	39					
Gypse						
Minerais de toutes sortes	25,040	1,252 00	150	1 88	18,077	903 85
Marbre	2	0 30	6	0 60		
Guenilles			289	51 30	5	0 17
" En fr.	50					
Sel	246	49 20	4,540	437 84	255	10 25
" En fr.			143			
Pierre (de toutes sortes)	938	46 88	1,915	77 50	892	52 18
" " En fr.	5					
Tous autres effets de marchandises (non énumérés)	62,305	9,638 93	60,893	9,962 64	5,650	365 88
" " En fr.	16,498		2,294			
Total	372,696	64,468 56	741,404	65,634 65	123,645	11,024 86
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	1,614,132	189,516 39	2,100,466	149,123 69	625,282	35,824 54

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

MENTAIRE A—*Suite.*

mentionnés et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	En franchise.
....	....	....	....	14	1 24	....	....	....	....	....
....	....	....	....	2	0 18	....	....	....	....	....
599	15 09	9	1 44	655	59 57	24	7 24	....	....	754
50	1 01	....	....	32	1 34	....	....	25	....	11,710
755	18 82	....	....	613	67 29	385	3 85	....	....	2,648
25	0 61	11	2 09	....	....	58	0 58	....	....	601
93	2 33	....	....	106	9 88	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50
....	....	....	....	38	2 83	75	0 75	2	....	3
6,073	141 82	2,333	254 85	7,618	469 71	3,188	31 88	909	2 52	223,956
....	....	52,930	2939 58	19,165	450 36	425	4 25	112	....	2,751
30,024	555 98	50	2 50	9,993	343 71	36,629	366 29	177	0 15	2,533,827
47	1 18	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	7	0 17	1,794	17 94	....	....	575
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	384	7 02	175	1 75	....	....	10,085,463
....	....	....	....	....	....	2,398	23 98	....	....	....
23	0 57	195	35 78	108	9 45	....	....	....	....	....
533	10 13	....	....	2,431	62 26	739	7 39	1	....	10,147
....	....	....	....	115	2 96	5,322	53 22	3,108	3 10	23,674
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7,991	200 55	2,840	391 75	5,604	526 59	848	8 48	1,049	9 03	276,664
38,618	768 41	56,015	3,369 61	37,807	402 52	48,330	483 30	4,447	12 28	12,933,101
52,402	1,640 62	337,850	25,329 44	82,369	6,472 37	73,167	2,562 30	69,806	1,427 93	15,588,165

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages ci-devant perçus, maintenant en franchise, chaque mois durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1907.

Canal et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
CANAL WELLAND.											
Colborne	....	6,432 77	23,381 31	22,799 37	22,867 69	23,799 53	21,880 63	24,616 56	14,651 08	2,811 50	163,240 44
Dalhousie	....	3,084 93	5,623 81	6,170 98	7,074 92	9,175 35	6,560 47	8,465 13	6,709 60	325 15	53,190 34
Total, canal Welland	....	9,517 70	29,005 12	28,970 35	29,942 61	32,974 88	28,441 10	33,081 69	21,360 68	3,136 65	216,430 78
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Soulanges	....	....	184 67	85 35	367 02	283 88	82 47	25 49	20 36	....	1,049 24
Cardinal	....	2 16	207 38	299 84	421 42	340 03	258 61	290 65	208 49	85 06	2,113 64
Cornwall	....	63 43	6,924 39	7,619 79	7,745 08	8,192 09	7,578 62	8,814 54	9,725 26	331 98	56,995 18
Kingston	....	172 93	1,961 31	1,966 64	2,551 85	1,384 92	1,950 09	1,707 97	1,537 54	....	13,233 25
Lachine	....	....	233 87	352 61	715 82	684 53	594 07	553 78	350 96	....	3,485 64
Montréal	....	....	7,395 74	10,877 13	11,845 82	12,938 89	11,303 34	10,314 78	7,421 30	149 74	72,246 74
Total, canaux du Saint-Laurent	....	238 52	16,907 36	21,201 36	23,647 01	23,824 34	21,767 20	21,707 21	19,263 91	566 78	149,123 69
CANAL CHAMBLY.											
Canal Chambly	....	....	1,315 00	2,240 23	3,822 70	3,770 16	3,453 37	3,890 94	2,085 28	....	20,577 68
Saint-Jean	....	....	3,015 93	2,665 11	2,220 50	2,001 37	1,722 09	2,058 66	649 33	79 28	14,412 27
Saint-Ours	....	5 47	91 93	102 47	116 64	109 41	113 42	190 67	104 58	....	834 59
Total, canal Chambly	....	5 47	4,422 86	5,007 81	6,159 84	5,880 94	5,288 88	6,140 27	2,839 19	79 28	35,824 54
CANAUX DE L'OTTAWA.											
Ottawa	....	....	2,502 09	2,264 73	1,944 82	2,395 30	1,470 90	1,641 13	1,217 13	....	13,436 10
Carillon	....	....	0 66	10 92	35 34	8 15	31 88	25 98	18 56	....	131 49
Grenville	....	....	788 65	574 90	1,028 41	1,095 75	1,466 13	1,641 14	795 71	....	7,390 69
Sainte-Anne	....	....	360 86	673 99	717 86	747 06	768 85	775 29	327 25	....	4,371 16
Total, canaux de l'Ottawa	....	....	3,652 26	3,524 54	3,726 43	4,246 26	3,737 76	4,083 54	2,358 65	....	25,329 44
CANAL RIDEAU.											
Kingston-Mills	....	....	172 98	187 90	235 60	286 35	276 89	158 68	55 56	....	1,373 96
Ottawa	....	....	459 33	513 08	619 41	598 96	495 16	527 78	342 59	....	3,556 31
Smith's-Falls	....	....	145 66	221 11	388 62	417 11	152 80	121 30	95 50	....	1,542 10
Total, canal Rideau	....	....	777 97	922 09	1,243 63	1,302 42	924 85	807 76	493 65	....	6,472 37

CANAL SAINT-PIERRE.											
Saint-Pierre	21 77	....	256 83	286 69	319 57	340 68	376 60	376 57	348 05	235 54	2,562 30
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Bobcaygeon	....	....	20 27	50 66	90 84	63 21	60 80	45 07	12 48	....	343 4
Burleigh	....	....	4 33	22 43	34 50	49 55	24 92	19 95	4 75	....	160 43
Peterborough	....	7 30	42 20	81 55	160 45	147 05	50 00	42 40	16 45	....	547 40
Buckhorn	....	....	1 25	18 22	26 44	48 04	48 74	30 44	16 92	....	190 05
Hastings	....	....	1 00	5 50	6 00	7 25	1 50	2 00	1 89	....	25 14
Chutes-Fénelon	....	....	12 50	18 35	29 00	31 85	25 30	28 75	15 75	....	161 50
Total, canaux de vallée de la Trent	....	7 30	81 55	196 71	347 23	346 95	211 34	168 61	68 24	....	1,427 93
CANAL MURRAY.											
Brighton	....	3 23	187 97	194 43	349 14	381 28	216 39	234 62	73 56	....	1,640 62
Grand total	21 77	....	....	....	....	....	....	....	....	....	438,811 67

N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des décembre 1907, et le montant des péages

Navires.	Nombre total.	Des ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
CANAL WELLAND.					
Navires canadiens, à vapeur	812	216,138	231,537	72,811	....
" à voiles	315	47,298	48,440	29,958	198
Total, canadiens	1,127	263,436	279,977	102,769	198
Navires américains, à vapeur	704	53	1,586	110,$81	4,699
" à voiles	151	....	....	15,796	6,154
Total, américains	855	53	1,586	126,677	10,853
Grand total, canal Welland	1,982	263,489	281,563	229,446	11,051
CANAUX DU SAINT LAURENT.					
Navires canadiens, à vapeur	4,009	524,549	445,565	46,369	148
" à voiles	4,725	654,097	567,696	26,196	....
Total, canadiens	8,734	1,178,646	1,013,261	72,565	148
Navires américains, à vapeur	920	32,494	8,502	106,965	17
" à voiles	432	1,907	13,039	49,341	602
Total, américains	1,352	34,401	21,541	156,306	619
Grand total, canaux du Saint-Laurent	10,086	1,213,047	1,034,802	228,871	767
CANAL CHAMBLY.					
Navires canadiens, à vapeur	303	37,634	36,159	....	....
" à voiles	300	5,676	5,667	4,409	....
Total, canadiens	603	43,310	41,826	4,409	....
Navires américains, à vapeur	7	....	....	15	....
" à voiles	3,569	....	1,687	166,005	....
Total, américains	3,576	....	1,687	166,020	....
Grand total, canal Chambly	4,179	43,310	43,513	170,429	....
CANAUX DE L'OTTAWA					
Navires canadiens, à vapeur	887	38,714	94,812	....	....
" à voiles	914	4,241	104,644	....	4,379
Total, canadiens	1,801	42,955	199,456	....	4,379
Navires américains, à vapeur	....	....	....		....
" à voiles	233	614	154	....	17,473
Total, américains	233	614	154	....	17,473
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,034	43,569	199,610	....	21,852
CANAL RIDEAU.					
Navires canadiens, à vapeur	5,187	75,505	74,312	2,309	....
" à voiles	1,026	12,699	14,358	1,124	....
Total, canadiens	6,213	88,204	88,670	3,433	....
Navires américains, à vapeur	78	9	27	181	....
" à voiles	65	867	1,576	....	585
Total, américains	143	876	1,603	181	585
Grand total, canal Rideau	6,356	89,080	90,273	3,614	585

navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 ci-devant perçus, maintenant en franchise.

De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
							$ c.
1,553	....	3,717	67,872	294,219	299,409	593,628	10,059 28
....	....	....	34,191	77,256	82,829	160,085	3,580 29
1,553	....	3,717	102,063	371,475	382,238	753,713	13,639 57
250,519	186,707	6,793	205,014	368,246	398,006	766,252	11,634 07
6,053	4,324	4,704	26,717	26,553	37,195	63,748	1,433 86
256,572	191,031	11,497	231,731	394,799	435,201	830,000	13,067 93
258,125	191,031	15,214	333,793	766,274	817,439	1,583,713	26,707 50
....	1,392	....	66,712	570,918	513,817	1,084,735	8,590 36
....	37	....	29,918	680,293	597,651	1,277,944	13,462 10
....	1,429	....	96,630	1,251,211	1,111,468	2,362,679	22,052 46
10,291	9,490	169	136,373	149,919	154,382	304,301	2,581 29
285	285	16,021	47,667	67,554	61,593	129,147	1,770 98
10,576	9,775	16,190	184,040	217,473	215,975	433,448	4,352 27
10,576	11,204	16,190	280,670	1,468,684	1,327,443	2,796,127	26,404 73
....	....	....	....	37,634	36,159	73,793	215 02
....	....	....	9,093	10,085	14,760	24,845	284 09
....	....	....	9,093	47,719	50,919	98,638	499 11
....	....	....	202	15	202	217	6 18
....	....	....	184,718	166,005	186,405	352,410	4,751 83
....	....	....	184,920	166,020	186,607	352,627	4,758 01
....	....	....	194,013	213,739	237,526	451,265	5,257 12
....	....	....	....	38,714	94,812	133,526	1,007 39
....	....	....	....	4,241	109,023	113,264	1,342 59
....	....	....	....	42,955	203,835	246,790	2,349 98
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	4,214	....	4,828	17,627	22,455	507 57
....	....	4,214	....	4,828	17,627	22,455	507 57
....	....	4,214	....	47,783	221,462	269,245	2,857 55
....	....	....	2,179	77,814	76,491	154,305	2,007 21
....	....	....	1,569	13,823	15,927	29,750	460 05
....	....	....	3,748	91,637	92,418	184,055	2,467 26
....	....	....	359	190	386	576	19 74
....	....	....	337	867	2,498	3,365	58 78
....	....	....	696	1,057	2,884	3,941	78 52
....	....	....	4,444	92,694	95,302	187,996	2,545 78

N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des 31 décembre 1907, et le montant des péages

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
CANAL SAINT-PIERRE.					
Navires canadiens, à vapeur	202	12,746	11,742	....	....
" à voiles	1,133	32,184	34,444	....	....
Total, canadiens	1,335	44,930	46,186	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" à voiles	2	....	355	....	....
Total, américains	2	....	355	....	....
Grand total, canal Saint-Pierre	1,337	44,930	46,541	....	....
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.					
Navires canadiens, à vapeur	4,681	104,588	98,616	....	....
" à voiles	104	2,047	2,085	....	....
Total, canadiens	4,785	106,635	100,701	....	....
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....
" à voiles	....	....	....	....	....
Total, américains	....	....	....	....	....
Grand total, canaux de la vallée de la Trent	4,785	106,635	100,701	....	....
CANAL MURRAY.					
Navires canadiens, à vapeur	926	71,370	66,385	36,965	....
" à voiles	92	3,186	3,666	5,482	....
Total, canadiens	1,018	74,556	70,051	42,447	....
Navires américains, à vapeur	11	286	74	....	....
" à voiles	24	222	145	....	....
Total, américains	35	508	219	....	....
Grand total, canal Murray	1,053	75,064	70,270	42,447	....
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE					
Navires canadiens, à vapeur	2,889	673,765	783,205	103,656	122,861
" à voiles	328	45,511	37,984	8,543	1,660
Total, canadiens	3,217	719,276	821,189	112,199	124,521
Navires américains, à vapeur	3,016	19,171	42,844	19,060	39,096
" à voiles	116	1,726	2,029	2,352	3,422
	3,132	20,897	44,873	21,412	42,518
Grand total, canal du Saut-Sainte-Marie	6,349	740,173	866,062	133,611	167,039

navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation terminée le ci-devant perçus, maintenant en franchise—*Suite.*

De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
							$ c.
....	....	....	....	12,746	11,742	24,488	489 77
....	....	....	....	32,184	34,444	66,628	1,333 76
....	....	....	....	44,930	46,186	91,116	1,823 53
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	355	355	7 10
....	....	....	....	....	355	355	7 10
....	....	....	....	44,930	46,541	91,471	1,830 63
....	....	....	....	104,588	98,616	203,204	693 35
....	....	....	....	2,047	2,085	4,132	9 90
....	....	....	....	106,635	100,701	207,336	702 25
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	106,635	100,701	207,336	702 25
....	....	....	37,523	108,335	103,908	212,243	310 89
....	....	....	5,319	8,668	8,985	17,653	43 75
....	....	....	42,842	117,003	112,893	229,896	354 64
....	....	....	....	286	74	360	2 75
....	....	....	....	222	145	367	6 00
....	....	....	....	508	219	727	8 75
....	....	....	42,842	117,511	113,112	230,623	363 39
7,600	5,017	227,017	125,021	1,012,038	1,036,104	2,048,142	....
....	885	7,438	4,525	61,492	45,054	106,546	....
7,600	5,902	234,455	129,546	1,073,530	1,081,158	2,154,688	....
4,344,418	5,091,426	168,893	21,809	4,551,542	5,195,175	9,746,717	....
118,487	80,828	4,975	745	127,540	87,024	214,564	....
4,462,905	5,172,254	173,868	22,554	4,679,082	5,282,199	9,961,281	....
4,470,505	5,178,156	408,323	152,100	5,752,612	6,363,357	12,115,969	....

N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le

RÉCAPITU

Navires	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.	
		Montée.	Descente,	Montée.	Descente.
NAVIRES CANADIENS					
A vapeur et à voiles.					
Welland	1,127	263,436	279,977	102,769	198
Saint-Laurent	8,734	1,178,646	1,013,261	72,565	148
Chambly	603	43,310	41,826	4,409	....
Ottawa	1,801	42,955	199,456	....	4,379
Rideau	6,213	88,204	88,670	3,433	....
Saint-Pierre	1,335	44,930	46,186	....	....
Vallée de la Trent	4,785	106,635	100,701	....	....
Murray	1,018	74,556	70,051	42,447	....
Saut-Sainte-Marie	3,217	719,276	821,189	112,199	124,521
Total, canadiens	28,833	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246
NAVIRES AMÉRICAINS.					
Welland	855	53	1,586	126,677	10,853
Saint-Laurent	1,352	34,401	21,541	156,306	619
Chambly	3,576	....	1,687	166,020	....
Ottawa	233	614	154	....	17,473
Rideau	143	876	1,603	181	585
Saint-Pierre	2	....	355	....	....
Vallée de la Trent	....	....	....	....	....
Murray	35	508	219	....	....
Saut-Sainte-Marie	3,132	20,897	44,873	21,412	42,518
Total, américains	9,328	57,349	72,018	304,591	72,048
Grand total, navires canadiens et américains	38,161	2,619,279	2,733,335	642,413	201,294

tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

LATION

De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux		Total, tonneaux.	Montant des péages.
Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
							$ c.
1,553	....	3,717	102,063	371,475	382,238	753,713	13,639 57
....	1,429	....	96,630	1,251,211	1,111,468	2,362,679	22,052 46
....	....	....	9,093	47,719	50,919	98,638	499 11
....	....	....	....	42,955	203,835	246,790	2,349 98
....	....	....	3,748	91,637	92,418	184,055	2,467 26
....	....	....	....	44,930	46,186	91,116	1,823 53
....	....	....	....	106,635	100,701	207,336	702 25
....	....	....	42,842	117,003	112,893	229,896	354 64
7,600	5,902	234,455	129,546	1,073,530	1,081,158	2,154,688	....
9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,816	6,328,911	43,888 80
256,572	191,031	11,497	231,731	394,799	435,201	830,000	13,067 93
10,576	9,775	16,190	184,040	217,473	215,975	433,448	4,352 27
....	....	....	184,920	166,020	186,607	352,627	4,758 01
....	....	4,214	....	4,828	17,627	22,455	507 57
....	....	....	696	1,057	2,884	3,941	78 52
....	....	....	....	....	355	355	7 10
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	508	219	727	8 75
4,462,905	5,172,254	173,868	22,554	4,679,082	5,282,199	9,961,281	....
4,730,053	5,373,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	22,780 15
4,739,206	5,380,391	443,941	1,017,863	8,610,862	9,322,883	17,933,745	66,668 95

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1906 et 1907, ainsi que le montant des péages ci-devant perçus, maintenant en franchise, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1906.												$ c.
Welland	77,635	374,640	53,867	36,109	84,205	237,226	7,161	331,124	222,868	979,099	1,201,967	163,031 93
Saint-Laurent	445,483	706,840	142,326	....	131	735	14,461	326,141	602,401	1,033,716	1,636,117	124,832 54
Chambly	6,681	11,345	372,571	....	....	....	....	108,342	379,252	119,687	498,939	30,189 18
Ottawa	240,158	154,907	....	....	....	....	....	2,350	240,158	157,257	397,415	30,729 20
Rideau	30,965	33,785	2,667	4,936	....	....	....	9,806	33,632	48,527	82,159	6,824 91
Saint-Pierre	26,671	49,656	....	....	....	....	....	....	26,671	49,656	76,327	2,658 70
Vallée de la Trent	18,331	10,164	....	....	....	....	....	....	18,331	10,164	28,495	1,123 57
Murray	11,814	9,555	3,008	....	....	....	....	3,350	14,822	12,905	27,727	1,283 02
Saut-Sainte-Marie	381,191	1,004,963	52,655	193,874	907,172	3,357,295	460,617	216,272	1,801,635	4,772,404	6,574,039	No Tolls.
Grand total	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991.508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185	360,673 05
1907.												
Welland	91,495	452,519	110,556	26,773	177,660	219,083	10,453	525,593	390,164	1,223,968	1,614,132	216,430 78
Saint-Laurent	501,346	885,006	264,292	124	232	2,515	18,242	428,709	784,112	1,316,354	2,100,466	149,123 69
Chambly	4,817	10,227	483,423	....	....	....	....	126,815	488,240	137,042	625,282	35,824 54
Ottawa	324	284,428	....	....	....	53,098	....	....	324	337,526	337,850	25,329 44
Rideau	34,161	32,634	4,735	1,644	....	....	....	9,195	38,896	43,473	82,369	6,472 37
Saint-Pierre	25,756	47,411	....	....	....	....	....	....	25,756	47,411	73,167	2,562 30
Vallée de la Trent	13,625	56,181	....	....	....	....	....	....	13,625	56,181	69,806	1,427 93
Murray	11,960	13,560	390	....	....	....	....	26,492	12,350	40,052	52,402	1,640 62
Saut-Sainte-Marie	351,249	1,380,192	28,296	197,597	1,814,067	10,786,182	790,674	239,908	2,984,286	12,603,879	15,588,165	No Tolls.
Grand total	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639	438,811 67

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 19.—Tableau comparatif du trafic sur tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1906 et 1907.

Articles.	1906.	1907.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Navires canadiens, à vapeur	3,967,984	4,528,064	560,080	....
" " à voiles	4,954,751	10,822,555	5,867,804	....
" américains, à vapeur	1,589,246	1,796,715	207,469	....
" " à voiles	735,227	786,411	51,184	....
Total, classe n° 1	11,247,208	17,933,745	6,686,537	....
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	256,500	279,199	22,699	....
Classe n° 3.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Briques	17,713	20,953	3,240	....
Soufre	2,187	2,301	114	....
Ciment et chaux hydraulique	45,707	78,347	32,640	....
Argile, chaux et sable	140,185	174,274	34,089	....
Poisson	2,692	2,705	13	....
Gypse	9	....	....	9
Fer (chemin de fer)	135,349	108,364	....	26,985
" (en gueuse)	22,160	47,102	24,942	....
" (tout autre)	77,765	71,208	....	6,557
Acier	4,743	22,740	17,997	....
Sel	24,217	19,035	....	5,182
Pierre de taille	759	7,421	6,662	....
Pommes	8,048	8,258	210	....
Orge	145,146	154,986	9,840	....
Sarrasin	765	53	....	712
Maïs	299,681	410,671	110,990	....
Coton (brut)	20	130	110	....
Lin et chanvre	25	965	940	....
Fleur de farine	307,111	378,644	71,533	....
Foin (pressé)	26,811	25,121	....	1,690
Farines de toutes sortes	27,532	49,612	22,080	....
Tourteaux oléagineux	95	2,028	1,933	....
Avoine	246,450	343,984	97,534	....
Pois	2,126	822	....	1,304
Pommes de terre	5,853	6,535	682	....
Seigle	7,143	13,638	6,495	....
Graine de lin	275,288	248,940	....	26,348
Graines de toutes sortes	1,455	6,739	5,284	....
Tabac (brut)	2	26	24	....
Blé	1,696,352	2,473,202	776,850	....
Tous autres produits agricoles, légumes	4,805	10,978	6,173	....
Os	107	209	102	....
Bestiaux	932	552	....	380
Cochons	365	578	213	....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	125	50	....	75
Chevaux	1,685	784	....	905
Saindoux et huile de saindoux	10,548	503	....	10,041

N° 19.—Tableau comparatif du trafic sur tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1906 et 1907—*Suite.*

Articles.	1906.	1907.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 3—Fin.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux
Viandes, autres que le porc	447	701	254	....
Porc	834	1,185	351	....
Mouton	541	332	....	209
Suif	81	34	....	47
Laine	3,309	1,635	....	1,674
Tous autres produits agricoles, animaux	11,057	11,753	696	....
Total, classe n° 3	3,558,225	4,708,098	1,231,991	82,118
Classe n° 4.				
Alcalis, potasse et perlasse	96	90	....	6
Instruments aratoires	4,050	8,508	4,458	....
Faïence et poterie	2,505	1,804	....	701
Bois de teintures et matières tinctoriales	76	95	19	....
Meubles	4,823	4,165	....	658
Verre, de toutes sortes	11,126	10,990	....	136
Marbre	2,610	2,406	....	204
Manille	1,968	198	....	1,770
Mélasse	1,943	1,781	....	162
Clous	24,847	20,397	....	4,450
Huile, en barils	47,842	59,903	12,061	....
Peinture	2,986	2,473	....	513
Poix et goudron	3,053	3,001	....	52
Guenilles	381	670	289	....
Résine	2,815	3,126	311	....
Cendre de soude	1,278	783	....	495
Sucre	43,954	62,634	18,680	....
Pierre, ouvrée	508	399	....	109
Fer-blanc	7,168	4,331	....	2,837
Térébenthine	564	323	....	241
Blanc de plomb	2,350	1,231	....	1.119
Blanc de céruse	1,351	868	....	483
Whisky et tous autres spiritueux	11,067	10,682	....	385
Marchandises non énumérées	466,809	442,635	....	24,174
Total, classe n° 4	646,170	643,493	35,818	38,495
Classe n° 5.				
Ecorce	13	314	301	....
Barils (vides)	1,090	1,620	530	....
Courbes, pour bâtiments	....	....	....	....
Flottes	29,043	39,550	10,507	....
Bois de chauffage, sur navires	96,026	59,999	....	36,027
" en radeaux	1,740	....	....	1,740
Bois à pâte de papier	427,013	752,691	325,678	....
Bois de service, scié, sur navires	647,689	533,051	....	114,638
" en radeaux	4,564	243	....	4,321
Cercles	102	17	....	85
Traverses de chemins de fer, sur navires	5,640	3,089	....	2,551
" " en radeaux	69	282	213	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	29	47	18	....
" " en radeaux	14,730	4,583	....	10,147
Bois de construction, carré, sur navires	21,685	26,214	4,529	....
" " en radeaux	7,298	10,910	3,612	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	237	506	269	....
Bardeaux	16,652	19,087	2,435	....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	4	91	87	....
" " en radeaux	....	....	....	....
Billes de sciage	90,929	35,628	....	55,301
Douves et fonds, barils	95	....	....	95
" " pipes	....	2	2	....
" " Indes occidentales	....	....	....	....
" " saloirs	3,000	....	....	3,000
Traverses	....	....	....	....
Echalas à houblon	50	2	....	48
Total, classe n° 5	1,367,698	1,487,926	348,181	227,953

N° 19.—TABLEAU COMPARATIF du trafic sur tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1906 et 1907—*Suite.*

Articles.	1906.	1907.	Augmentation.	Diminution.
Classe speciale.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Houille	1,954,671	3,546,683	1,592,012	....
Cryolithe ou minerai chimique	2,017	4,889	2,872	....
Minerai de fer	2,970,637	10,105,016	7,134,379	....
" de cuivre	8,976	19,384	10,408	....
Pierre (impropre à la taille, non ouvrée)	12,711	28,149	15,438	....
Glace	2,080	1	....	2,079
Total, classe spéciale	4,951,092	13,704,122	8,755,109	2,079
Total, fret ci-devant payant péages, maintenant en franchise	10,523,185	20,543,639	10,371,099	350,645
Grand total, augmentation de fret	....	....	10,020,454	....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 mai 1908.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 20—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1907.

Canal Welland.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	12	96	26	208	8	64	4	32
10	3	30	2	20	3	30	2	20
15	1	15	1	15	2	30	......	......
20	1	20	......	......	1	20	......	......
25	2	50	......	......	2	50	......	......
30	8	240	......	......	......	......	4	120
35	1	35	......	......	2	70	......	......
40	......	......	1	40	1	40	4	160
45	1	45	......	......	2	90	......	......
50	......	......	4	200	1	50	1	50
55	1	55	......	......	......	......	1	55
60	......	......	2	120	......	......	1	60
65	1	65	......	......	......	......	......	......
70	......	......	1	70	1	70	......	......
75	......	......	1	75	2	150	......	......
80	2	160	2	160	2	160	......	......
85	1	85	......	......	3	255	......	......
90	1	90	......	......	2	180	......	......
95	1	95	......	......	1	95	......	......
100	2	200	4	400	......	......	......	......
105	1	105	......	......	......	......	......	......
110	......	......	1	110	......	......	......	......
115	......	......	1	115	......	......	......	......
130	......	......	......	......	......	......	1	130
135	1	135	......	......	......	......	......	......
150	1	150	......	......	1	150	......	......
155	1	155	......	......	1	155	......	......
160	......	......	......	......	1	160	......	......
165	1	165	1	165	......	......	......	......
185	......	......	1	185	......	......	......	......
205	......	......	1	205	......	......	......	......
215	......	......	......	......	......	......	1	215
245	1	245	......	......	......	......	......	......
250	1	250	......	......	......	......	......	......
255	......	......	1	255	......	......	......	......
260	1	260	1	260	1	260	2	320
265	......	......	......	......	1	265	......	......
280	......	......	......	......	1	280	......	......
285	......	......	......	......	1	285	......	......
290	1	290	......	......	......	......	......	......
295	1	295	1	295	1	295	......	......
300	......	......	......	......	1	300	......	......
305	1	305	......	......	......	......	......	......
310	......	......	1	310	......	......	......	......
315	1	315	......	......	......	......	......	......
320	1	320	......	......	......	......	......	......
330	1	330	......	......	......	......	......	......
340	1	340	1	340	......	......	......	......
359	1	359	......	......	......	......	......	......
360	......	......	1	360	1	360	......	......
375	1	375	......	......	......	......	......	......
379	1	379	......	......	......	......	......	......
399	......	......	......	......	1	399	......	......
401	1	401	......	......	......	......	......	......
412	1	412	......	......	......	......	......	......
444	......	......	......	......	1	444	......	......
451	......	......	......	......	1	451	......	......
456	......	......	......	......	1	456	......	......
461	1	461	......	......	......	......	......	......
472	......	......	......	......	......	......	1	472
480	......	......	......	......	1	480	......	......
481	1	481	......	......	1	481	......	......
482	......	......	......	......	1	482	......	......

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc. *Suite.*

CANAL WELLAND.—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
483	1	483						
492			1	492			1	492
494					1	494		
496			1	496			1	496
503					1	503		
505					1	505		
511					1	511	2	1,022
516	1	516						
530	1	530						
531							1	531
543					1	543	1	543
546					1	546		
556	1	556						
557					1	557		
573	1	573						
588							1	588
590	1	590					1	590
598	1	598					1	598
616							1	616
630	1	630						
650					2	1,300		
658	1	658	1	681				
683							1	683
694					1	694		
701					1	701		
719	1	719						
740	1	740	1	740				
771	1	771						
773	1	773			1	773		
780	1	780			1	780		
781	1	781						
791	1	791						
794	1	794						
795						795		
802	1	802					1	802
838	1	838						
856					1	856		
864	1	864			1	864		
868	1	868						
874					1	874		
882					1	882		
885	1	885	1	885				
904	1	904			1	904		
908	1	908	1	908	1	908		
919	1	919			2	1,838		
929					1	929		
940					2	1,880		
944					2	1,888		
955			1	955	1	955		
962					1	962		
966					1	966		
970	1	970	1	970				
973	1	973						
977	1	977						
982	2	1,964						
987	2	1,974			1	987		
989	1	989	1	989	1	989		
992	1	992						
994					1	994		
996	1					996		
1,010	1				1	1,010		
1,013					1	1,013		
1,020	1				1	1,020		
1,035					2	2,070		
1,038	1	1,038						
1,054			1	1,054	1	1,054		
1,079					1	1,079		
1,100					1	1,100		
1,108	1	1,108						
1,111					1	1,111		
1,118	1	1,118						

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

Canal Welland.—*Fin.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
1,142	2	2,284					1	1,129
1,172	2	2,344						
1,184	1	1,184						
1,187	1	1,187			1	1,187		
1,190	1	1,190						
1,197	2	2,394						
1,201	1	1,201						
1,222	1	1,222						
1,226			1	1,226				
1,246	1	1,246						
1,310							1	1,310
1,341	1	1,341						
1,349	1	1,349						
1,358	1	1,358						
1,388					1	1,388		
1,415					1	1,415		
1,418					1	1,418		
1,425					1	1,425		
1,431	1	1,431						
1,441					1	1,441		
1,444	1	1,444						
1,452	1	1,452						
1,453	1	1,453						
1,465	1	1,465						
1,547					1	1,547		
1,548					1	1,548		
1,553					2	1,553		
1,565					1	1,565		
1,668					1	1,668		
1,673					1	1,673		
1,758					1	1,758		
Total.....	90	59,528	67	11,904	106	63,471	38	11,034

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 15 juin 1907.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 20—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1907.

Canaux du Saint-Laurent.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	71	568	5	40	14	112	...	...
10	13	130	1	10	3	30	...	...
15	10	150	1	15	1	15	...	...
20	6	120	4	80	3	60	...	...
25	5	125	1	25	1	25	...	...
30	9	120	2	60	...	...	...	...
35	5	175	2	70	4	140	...	...
40	3	120	7	280	1	40	...	...
45	6	270	3	135	4	180	...	...
50	3	150	3	150	...	...	...	...
55	2	110	7	385	2	110	...	...60
60	5	300	7	420	...	...	1	
65	2	130	3	195	1	65	...	...
70	4	280	2	140	...	...	...	...
75	2	150	8	600	...	...	...	...
80	2	160	7	560	...	...	...	...
85	4	350	9	765	1	85	10	850
90	1	90	7	630	...	...	12	1,080
95	1	95	12	1,140	...	...	50	4,770
100	6	600	14	1,400	...	...	16	1,600
105	2	210	17	1,785	...	...	6	630
110	1	110	7	770	...	...	4	440
115	2	230	12	1,380	...	...	...	...
120	1	120	4	480	...	...	1	120
125	1	125	8	1,000	1	125	...	...
130	1	130	15	1,950	...	...	...	...
135	...	...	4	540	...	...	...	...
140	1	140	10	1,400	...	...	...	...
145	...	...	15	2,175	1	145	...	...
150	2	300	16	2,400	...	...	...	...
155	4	620	14	2,170	...	...	1	155
160	1	160	5	800	...	...	...	...
165	...	...	6	690	...	...	...	...
170	...	...	5	850	...	...	...	...
175	2	350	3	525	...	...	...	...
180	...	...	1	180	...	...	...	...
185	...	...	2	370	...	...	...	...
190	1	190	4	760	...	...	...	...
195	...	...	1	195	...	...	...	...
200	...	...	2	400	1	200	1	200
205	...	...	3	615	...	...	...	...
210	...	...	1	210	...	...	...	...
225	...	...	2	450	...	...	...	...
235	1	235	1	235	...	...	...	...
250	...	...	1	250	...	...	...	...
255	...	...	3	765	...	...	...	...
260	1	260	...	...	...	...	...	...
265	...	...	1	265	...	...	...	...
270	...	...	...	...	...	...	1	270
275	...	...	1	275	...	...	...	...
280	...	...	...	...	...	...	1	280
285	...	...	...	...	...	...	1	285
290	...	...	2	580	...	...	...	...
295	...	...	2	590	...	...	1	295
300	1	300	4	1,200	...	...	...	...
305	...	...	1	305	...	...	...	...
310	1	310	3	930	...	...	1	310
315	1	315	2	630	1	315	...	...
320	...	...	5	1,600	...	...	...	...
330	...	...	3	990	...	...	...	...
335	1	335	7	2,345	...	...	1	335
340	...	...	2	680	...	...	1	340
355	...	...	...	...	1	355	...	...
360	...	...	2	720	2	720	...	...
365	...	...	3	1,095	...	...	...	...
370	...	...	1	370	...	...	...	...
375	1	375	...	...	...	...	...	...
380	...	...	1	380	...	...	...	...
385	...	...	2	770	...	...	...	...
395	...	...	1	395	...	...	...	...

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires.—*Suite.*

Canaux du Saint-Laurent.—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre	Tonnage total.	Nombre	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total	Nombre.	Tonnage total.
410	1	410	3	1,230				
415			4	1,660				
430			1	430				
435			2	875			1	435
440			1	440			1	440
450			1	450				
460			1	460	1	460		
470	1	470	1	470				
475	2	950	1	475			1	475
480	1	480	2	960				
485			1	485				
490							1	490
495			1	495				
500	2	1,000						
505	1	505						
515	1	515	3	1,545	1	515	1	515
530	1	530					1	530
535			1	535				
540			2	1,080	1	540		
565			1	565				
575	1	575	1	575				
585			3	1,755				
590			1	590				
595	1	595	1	595			1	595
605			2	1,210				
640			1	640				
649	2	1,350						
675								
680	1	680	1	680				
700	2	1,400	2	1,400				
773					1	773		
775	1	775						
780	1	780						
792	1	792						
796					1	796		
805	1	805						
831	1	831						
838	1	838			1	838		
864	1	864						
868	1	868						
874					1	874		
881					1	881		
908			1	908				
911					1	911		
919					1	919		
929					1	929		
944					1	944		
955					1	955		
970			1	970	1	970		
977	1	977						
992	1	992			1	992		
993							1	993
996	1	996						
1,000					1	1,000		
1,008					1	1,008		
1,010					1	1,010		
1,020	1	1,020			1	1,020		
1,038	1	1,038						
1,100	1	1,100						
1,042	2	2,284						
1,147					1	1,147		
1,190	1	1,190						
1,197	1	1,197						
1,231	1	1,231						
1.246	1	1,246			2	2,492		
1,276	1	1,276						
1,312	1	1,312						
1,315					1	1,315		
1,341	1	1,341						
1,358					1	1,358		
1,418							1	1,418

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des navires de tous genres, etc.—*Fin*

CANAUX DU SAINT-LAURENT.—*Fin.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
1,444	1	1,444	...	...	...	...	...	...
1,629	1	1,629	...	...	...	...	...	...
1,758	...	...	...	...	1	1,758	...	...
2,486	1	2,486	...	...	...	...	...	...
	229	47,780	351	66,788	68	27,771	118	17,891

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Tonnage.	Canadiens, Vapeurs, Nombre.	Canadiens, Vapeurs, Tonnage total.	Canadiens, Voiliers, Nombre	Canadiens, Voiliers, Tonnage total.	Américains, Vapeurs, Nombre.	Américains, Vapeurs, Tonnage total.	Américains, Voiliers, Nombre.	Américains, Voiliers, Tonnage total.
8	140	1,120	55	440	15	120	3	24
10	16	160	6	60	...	...	...	...
15	10	150	1	15	3	45	...	...
20	5	100	6	120	...	...	...	...
25	1	25	5	125	1	25	5	125
30	2	60	2	60	...	...	...	...
35	2	70	1	35	...	...	...	...
40	1	40	1	40	1	40	...	...
45	2	90	4	180	...	...	...	...
50	4	200	5	250	...	...	1	
55	1	55	2	110	...	...	...	...
60	1	60	2	120	...	...	1	60
65	...	...	1	65	...	...	1	65
70	2	140	...	...	...	...	...	...
75	1	75	3	225	...	...	2	150
80	...	...	5	400	...	...	5	400
85	1	85	2	170	...	...	17	1,445
90	1	90	...	...	...	...	77	6,930
95	2	190	2	190	...	...	406	38,570
100	...	...	7	700	...	...	53	5,300
105	1	105	4	420	...	...	44	4,620
110	1	110	2	220	...	...	36	3,960
115	2	230	2	230	...	...	11	1,265
120	...	...	3	360	...	...	...	...
125	...	...	3	375	...	...	...	...
130	...	...	3	260	...	...	...	...
135	...	...	5	675	...	...	...	...
140	1	140	6	840	...	...	...	...
145	...	...	9	1,305	...	...	...	...
150	1	150	13	1,950	...	...	...	...
155	1	155	12	1,860	...	...	...	...
160	...	...	5	800	...	...	...	...
165	1	165	3	495	...	...	...	...
170	...	...	5	850	...	...	...	...
175	...	...	1	175	...	...	...	...
180	1	180	...	...	...	...	...	...
195	2	390	2	390	...	...	...	...
200	...	...	2	400	...	...	...	...
205	...	...	3	615	...	...	...	...
265	1	265	...	...	...	...	...	...
270	1	270	...	...	...	...	...	...
295	1	295	...	...	...	...	...	...
319	1	319	...	...	...	...	...	...
372	1	372	...	...	...	...	...	...
375	1	375	...	...	...	...	...	...
576	1	576	...	...	...	...	...	...
Total.......	211	7,067	192	15,530	20	230	662	62,964

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 juin 1907.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 21.—RELEVÉ du tonnage classifié des différents navires qui ont

CANAL

CANADIENS.

Classe.	Vapeurs.	No.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	No.	Tonnage.
1	250 à 1,465 tonneaux.....	46	57,292	1	250 à 1,226 tonneaux.......	17	10,416
2	200 " 249 "	1	245	2	200 " 249 "	1	205
3	150 " 199 "	3	470	3	150 " 199 "	3	350
4	100 " 149 "	4	440	4	100 " 149 "	6	25
5	50 " 99 "	7	550	5	50 " 99 "	10	625
6	Au-des. de 50 "	29	531	6	Au-des. de 50 "	30	283
	Total...............	90	59,528		Total..................	67	11,904
							CANAUX DU
1	250 à 2,486 tonneaux.....	49	40,667	1	250 à 1,246 tonneaux.......	88	37,058
2	200 " 249 "	1	235	2	200 " 249 "	9	1,910
3	150 " 199 "	10	1,620	3	150 " 199 "	57	9,240
4	100 " 149 "	15	1,665	4	100 " 149 "	106	12,880
5	50 " 99 "	26	1,815	5	50 " 99 "	65	4,985
6	Au-des. de 50 "	128	1,778	6	Au-des. de 50 "	26	715
	Total...............	229	47,780			351	66,788
							CANAUX RIDEAU.
1	250 à 576 tonneaux....	8	2,732	1	250 à ——tonneaux........	....	....
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	5	1,015
3	150 " 199 "	6	1,040	3	150 " 199 "	41	6,523
4	100 " 149 "	5	585	4	100 " 149 "	43	5,385
5	50 " 99 "	13	895	5	50 " 99 "	22	1,530
6	Au-des. de 50 "	179	1,851	6	Au-des. de 50 "	81	1,075
	Total...............	211	7,067		Total..................	192	15,530

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, avril 1907.

A—*Fin.*

passé par les canaux durant la saison de navigation de 1907.

WELLAND.

AMÉRICAINS.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,758 ton'x	70	61,652	1	250 à 1,310 ton'x	18	10,192
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	1	215
3	150 " 199 "	3	465	3	150 " 199 "	....	....
4	100 " 149 "	....	....	4	100 " 149 "	1	130
5	50 " 99 "	12	960	5	50 " 99 "	4	165
6	Moins de 50 "	21	394	6	Moins de 50 "	14	332
	Total	106	63,471		Total	38	11,034

SAINT-LAURENT.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,758 ton'x	30	26,439	1	250 à 993 ton'x	16	8,006
2	200 " 249 "	1	200	2	200 " 249 "	1	200
3	150 " 199 "	....	....	3	150 " 199 "	1	155
4	100 " 149 "	2	270	4	100 " 149 "	27	2,790
5	50 " 99 "	4	260	5	50 " 99 "	73	6,740
6	Moins de 50 "	31	602	6	M'ns de 50 "	....	....
	Total	68	27,771		Total	118	17,891

OTTAWA ET CHAMBLY.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à —— ton'x	....	....	1	250 à —— ton'x	....	....
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	....	....
3	150 " 199 "	....	....	3	150 " 199 "	....	....
4	100 " 149 "	....	....	4	100 " 149 "	144	15,145
5	50 " 99 "	....	....	5	50 " 99 "	510	47,670
6	Moins de 50 "	20	230	6	Moins de 50 "	8	149
	Total	20	230		Total	662	62,964

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE B

CANAUX CANADIENS

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.)

	Milles.
1. Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	$1\frac{1}{2}$
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide Plat	$3\frac{3}{8}$
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	$7\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236
7. Canal Welland	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	$1\frac{1}{4}$
Du lac Supérieur à Port-Arthur	266
Total	$1,223\frac{7}{12}$
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 936 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1883 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sàinte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, Soulanges, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Saint-Marie, ainsi que le canal des Chutes-Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :—Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" " terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" " terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" " terminé en	1901
Longueur du canal	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 936 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension	4
" " de prise d'eau	1
Dimension des écluses	280 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimension des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de $32\frac{3}{4}$ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1897
Agrandissement terminé en	1900
Longueur du canal	$1\frac{1}{2}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	$3\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé d'abord à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1997
Longueur du canal	$3\frac{2}{3}$ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimension des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Longueur du canal au fond	80 "
" du canal à la surface	152

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé d'abord en	1844
Ouvert en	1846
Agrandissement commencé en	1888
" terminé en	1903
Longueur du canal	7¾ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses { dont une est une écluse de prise d'eau }	2—270 x 45 pieds.
"	1—800 x 45 "
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en	1882
" terminée en	1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅙ milles.
Largeur au fond	80 "
Largeur à la surface de l'eau	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10½ "	14 "

Construction commencée à 10 pieds 3 pouces en	1824
" terminée en	1833
Agrandisement commencé à 14 pieds en	1872
" terminé en	1887

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2 "
Dimension des écluses	150 x 25½ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'ecluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ milles.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en	1888
Ouvert au trafic	1895
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds et 3 pouces.
Ascension totale	18 "
Largeur du nanal au fond	141 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le

territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le prisme du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245$\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

Canaux de l'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne,
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal de Lachine	8½	
Du canal de Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50
Canal de Carillon	¾	51
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57
Canal de Grenville	5¾	63
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en 1814
" terminée 1816
Reconstruite en bois 1833
" en maçonnerie 1843

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Longueur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Eclusage total. . 446½ pds { 282¼ d'ascension et 164 de chute. }	à l'eau haute.
Dimensions des écluess	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	4½ "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Construction commencée en	1883.
" terminée en........................	1892.
Longueur du canal........................	6 milles.
Nombre d'écluses........................	2 "
Dimensions des écluses........................	134 x 32 pieds.
Ascension totale........................	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils........................	5 pieds 5 pouces.
Longueur du barrage........................	200 pieds.
Largeur du canal au fond........................	40 " 40 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.............	60 " " l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on a amenées. Ci suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel, à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances inter-médiaires.	Distance totale.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours........	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly........	32	46
Canal Chambly........	12	58
Du canal Chambly à la frontière........	23	81
De la frontière au canal Champlain........	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié........	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany........	7	265
D'Albany à New-York........	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en	1844
" terminée en	1849
Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 pieds. "
" " " l'ouest	690 " "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en	1831	
" terminée en	1843	
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9 "	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122 pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension n° 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
" " à la surface de l'eau	60 "	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles de navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme " Canal de la Trent " s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trent ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines construc-

tions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles	—	9
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing	19½	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely	—	14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'	51¾	—
De Peterboro' à Lakefield	—	9
De Lakefield à un point au delà du lac du Baume	61	—
	132¼	32¾
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog		27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, Lovesick, aux rapides Buckhorn, Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et Rosedale, ainsi que les barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim *(Deer)*.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2 écluses à	Fénelon	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6′	profondeur d'eau	sur les buscs.
1 "	Lindsay	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′·6″	"	"
1 "	Bobcaygeon	134′ x 33′ x 5′ 8′ à 7′ 0′	"	"
1 "	Buckhorn	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	"	"
1 "	Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	"	"
2 "	Burleigh	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	"	"

1 écluse à la Pointe Young (construction du gouvernement provincial) 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ profondeur d'eau sur les buscs.
1 " Peterboro'.... 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″ profondeur d'eau sur les buscs.
1 " Hnstings .... 134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″ " "
1 " Chisholm .... 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″ " "

—

13

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée 1854
" terminée 1869
Agrandissement commencé 1875
" terminé 1881
Longueur du canal .... Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau . . 50 pieds.
Ecluse .... Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions .... 200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils ...... 18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal ...... 19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre . . 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée 1842
" terminée 1845
Longueur du canal .... 12 milles statutaires.
Nombre d'écluses 9
Dimensions des écluses .... 200 x 45 pieds.
Ascension totale .... $82\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils 9
Largeur du canal au fond .... 80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau . 120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été fermé à la navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Trois canaux ont précédé le canal de Beauharnois. Ce sont :

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée 1779
" terminée 1780

CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée 1779
" terminée 1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée	1782
" terminée	1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814 on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction commencée	1825
" terminée	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction commencée	1826
" terminée	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau dans le premier cas était de 7½ pieds.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT — TABLEAU DES DISTANCES.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Inter-médiaires.	Milles statutaires. Total jusqu'au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile. ..	Cape Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cape Whittle	Pointe Ouest, Anticosti	"	201	441
Pointe Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	"	6	649
Rimouski	Bic	"	12	661
Bic	Ile Verte	"	39	700
Ile-Verte (v.à-v. Saguenay)	Québec	"	126	826
Québec	Trois-Rivières	" tête de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	"	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Pointe de la Cascade	Lac Saint-Louis	16	1,009¾
Pointe de la Cascade	Coteau-Landing	Canal Soulanges	14	1,021
Coteau-Landing	Cornwall	Lac Saint-Louis	30	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. supér. de l'île Croyle	Pointe Farran	¾	1,071
Ext. supér. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrém. supér. de la Presqu'île	Canal de la Pte Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	"	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Saint-Clair	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Saint-Clair	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Saut-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Saut-Sainte-Marie	Tête du Saut-Sainte-Marie	Canal du Saut-Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Saut-Sainte-Marie	Pointe aux Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe aux Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe aux Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, 73½ milles sont de navigation artificielle et 2,188¾ de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la tête de marée est d'environ 600 pieds.

Le voyage par bateau à vapeur de Collingwood à Port-Arthur est de 510 milles ; à Duluth de 644 milles ; à Chicago, 525 milles, et à Milwaukee, 442 milles.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

N° de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Barrages.			Longueur en milles du canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens'n à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Montée. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	
2	Hartwell	4¼	2	22 0	...	100	28	4·00
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	First-Rapids ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	....	...	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	...	....	....	1·25
17	Chaffey	92	1	12 6	....	....	....	0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	" Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	....	....	....	....	....	....
	Chute totale à l'eau basse	....	....	165 4	....	....	....	....
	Total	....	47	....	24	15,472	....	16·46

INDEX.

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1907.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1908

(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

M. J. BUTLER

Sous-chef et ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI.
1909

[N° 20b—1909.]

A Son Excellence le Très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, vicomte de Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Nerthumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet ; chevalier grand'croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., gouverneur général du Canada.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport annuel du contrôleur de la statistique des chemins de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

GEO. P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du contrôleur de la statistique des chemins de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

C'est le deuxième rapport compilé suivant la nouvelle série de questions mise en vigueur le 1er juillet 1906.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-chef des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DE LA STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER,
OTTAWA, 28 novembre 1908.

M. J. BUTLER
Sous-chef des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé de la statistique des chemins de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Les tableaux qui accompagnent ce relevé ont pour base les états et la classification qui ont été mis en vigueur en 1907. Grâce à l'introduction de ces nouvelles formules nous avons assuré l'uniformité dans le mode de la préparation de la statistique des chemins de fer tant aux Etats-Unis qu'au Canada. C'est le but que nous voulions atteindre. Dans les années précédentes la valeur des comparaisons exactes était perdue à cause des différents modes de comptabilité et de rapports. Le changement ne s'est pas effectué, cependant, sans peines considérables. En premier lieu, l'ouvrage d'organisation retomba sur le ministère, mais le succès ne pouvait être atteint que par la cordiale coopération des compagnies de chemins de fer. Quant à elles, ce n'était pas une légère affaire que d'adopter un système de tenue de livres entièrement nouveau et compliqué ; mais il me fait plaisir de dire qu'elles ont promptement acquiescé aux demandes qui leur ont été faites. Elles ne l'ont pas fait entièrement dans un esprit exempt d'égoïsme. Elles ont reconnu l'utilité pour elles-mêmes des méthodes améliorées et modernes, aussi bien que les avantages qu'elles retireraient d'un mode de statistique commun en vigueur sur tout le continent.

Dans le cours de l'année il a été jugé nécessaire d'agrandir le cadre de certaines classifications, notablement en ce qui concerne les frais de service, et ces nouvelles classifications seront appliquées à la statistique des douze mois courants. Il faut espérer que de nouveaux changements ne seront pas nécessaires dans un avenir rapproché. Les études préparatoires ont été faites en premier lieu par la "Interstate Commerce Commission" à Washington, et des motifs de bonne politique exigeaient que le Canada les adoptât. Il y a plusieurs lignes américaines qui ont un service au Canada, et un certain nombre de chemins de fer canadiens qui font un service aux Etats-Unis. Ce serait créer inutilement de la confusion et des embarras pour ces chemins de fer que de préparer des rapports basés sur des méthodes différentes de tenue de livres. C'était un puissant motif pour l'action du ministère ; mais le principal de tous ces motifs était le maintien de l'uniformité.

De plus, les changements et l'agrandissement des classifications étaient formellement dans le sens du perfectionnement. Ils fourniront des détails précieux qui ont fait défaut dans le passé.

Les relevés de 1908 démontrent que les chemins de fer comprennent plus clairement le nouveau système de statistique. Elle est donc meilleure que celle de 1907. Il était peut-être inévitable, par suite de la mise de côté des tableaux qui avaient été en usage depuis 35 ans, et de l'introduction de formules entièrement nouvelles et différentes, qu'il y ait eu au début des erreurs et des manquements. Ces imperfections ont été en grande mesure éliminées dans ce rapport. Je désire exprimer ma gratitude personnelle aux chemins de fer pour leur cordiale coopération dans ce travail.

Bien qu'il n'y ait pas eu un seul délinquant cette année, il y a eu beaucoup de retards inutiles et occasionnant de la confusion dans la transmission des relevés. La limite d'envoi avait été fixée au 31 août, ce qui allouait deux mois entiers pour la préparation des comptes.

Eu égard au volume de travail à faire, y compris le recueillement des nombreux détails, il faut admettre que la sitnation exigeait une diligence spéciale. Environ 20

pour 100 des chemins de fer ont fait leur rapport dans la limite de temps prescrite, et parmi ceux-là se trouvaieut des lignes qui font de grandes opérations. Le 20 septembre, 60 pour 100 des rapports avaient été reçus. Les autres quarante étaient considérablement en retard.

Il est de mon devoir d'attirer l'attention sur les graves embarras que ces retards ont apporté au travail compréhensible et assez considérable de la compilation sous forme de tableaux dans notre bureau. A moins de circonstances extraordinaires le Parlement se réunira chaque année en novembre. Il est obligatoire que la statistique des chemins de fer soit déposés sur le bureau de la Chambre au plus tard le 25 décembre ; mais il est évident que cela ne peut se faire si l'on ne tient généralement pas compte de la limite du 31 août. Je recommanderais donc qu'à l'avenir les dispositions générales de la loi des chemins de fer soient sévèrement appliquées à tous les délinquants après une date à prescrire.

NOMBRE DE MILLES.

Le tableau suivant indique le développement du nombre de milles de chemins de fer au Canada depuis 1835 :—

Année.	Milles en service.	Année.	Milles en service.
1835	0	1872	2.899
1836	16	1873	3,832
1837	16	1874	4,331
1838	16	1875	4,804
1839	16	1876	5,218
1840	16	1877	5,782
1841	16	1878	6,226
1842	16	1879	6,858
1843	16	1880	7,194
1844	16	1881	7,331
1845	16	1882	8,697
1846	16	1883	9,577
1847	54	1884	10,273
1848	54	1885	10,773
1849	54	1886	11,793
1850	66	1887	12,184
1851	159	1888	12,585
1852	205	1889	12,585
1853	506	1890	13,151
1854	764	1891	13,838
1855	877	1892	14,564
1856	1,414	1893	15,005
1857	1,444	1894	15,627
1858	1,863	1895	15,977
1859	1,994	1896	16,270
1860	2,065	1897	16,550
1861	2,146	1898	16,870
1862	2,189	1899	17,250
1863	2,189	1900	17,657
1864	2,189	1901	18,140
1865	2,240	1902	18,714
1866	2,278	1903	18,988
1867	2,278	1904	19,431
1868	2,270	1905	20,487
1869	2,524	1906	21,353
1870	2,617	1907	22,452
1871	2,695	1908	22.966

On constatera que le nombre de milles s'est accru de 514 milles dans le cours de l'année 1908, comparés à 1,099 en 1907. Il a cependant été fait rapport que 4,327 milles de lignes étaient réellement en cours de construction le 30 juin, et il est maintenant connu que plus de 750 milles ont été mis en service très peu de temps après cette date.

La répartition du nombre de milles de chemin de fer achevés, par province, est la suivante :—

Ontario	7,637.91
Québec	3,515.90
Manitoba	3,074.46
Saskatchewan	2,024.86
Colombie-Britannique	1,685.29
Nouveau-Brunswick	1,502.73
Nouvelle-Ecosse	1,329.47
Alberta	1,323.02
Ile-du-Prince-Edouard	267.50
Yukon	90.60

Les augmentations qui précèdent représentent un total légèrement plus élevé que les 514 milles mentionnés dans un paragraphe précédent, mais cela s'explique par le fait qu'il y a eu des réductions dans quelques-unes des provinces par l'abandon de certaines voies.

Dans le cours de l'année il y a eu une augmentation de voies doubles de 144 milles, ce qui porte le total à 1,211 milles. Egalement encourageante est l'évidente augmentation des moyens de transport représentés par l'addition de 454 milles de voies aux têtes de lignes, dans les cours et voies d'évitement ou de garage. L'ensemble de toutes les voies au Canada se chiffre par 28,600 milles.

HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

C'est avec plaisir que je peux présenter dans une annexe une analyse sous forme de tableau de la construction des chemins de fer au Canada de 1835 à 1906. Je dois cet excellent et précieux travail à M. Collingwood Schreiber, C.M.G., dont la longue expérience comme sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, et la connaissance personnelle de l'histoire des chemins de fer, l'ont éminemment mis en état d'entreprendre. Préparer un pareil tableau comporte une somme énorme de travail et de recherches ; c'était de la part de M. Schreiber un acte de zèle volontaire qui ne peut manquer d'être hautement apprécié de ses concitoyens canadiens.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Le tableau 4 représente une analyse du capital placé dans les chemins de fer du Canada. Voici un résumé de ce qu'il démontre :—

Actions	$ 607,425,349
Dette garantie par des obligations	631,869,664
Total	$1,239,295,013

Ces chiffres représentent pour 1908 une augmentation sur 1907 de $18,856,758 en actions, et de $48,500,447 en dette garantie par des obligations—ordinairement dénommées obligations—ce qui indique pour l'année une augmentation de $67,357,205.

Si, cependant, on désire connaître le montant d'argent réellement placé dans les chemins de fer du Canada, au chiffre de $1,239,290,013, représentant les actions et le passif en obligations, il faudrait ajouter le coût des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard possédés et mis en service par le gouvernement du Canada, le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario," possédé et mis en service

par le gouvernement de l'Ontario, le coût du "New Brunswick Coal and Railway," possédé et mis en service par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ainsi que les dépenses faites jusqu'au 30 juin dernier sur la section du gouvernement du chemin de fer Transcontinental entre Moncton et Winnipeg. Il est évident qu'il faudrait également inclure les subventions en argent accordées pour les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que par les municipalités dans tout le Canada.

En réunissant toutes les sommes, le grand total du capital serait comme suit :—

Coût de l'Intercolonial	$ 87,575,952
" du chemin de l'Ile-du-Prince-Edouard	7,697,827
" "Temiskaming and Northern Ontario Railway".	12,208,950
" "New Brunswick Coal and Railway Co."	1,940,375
Dépense pour le Transcontinental	30,250,911
Subventions	185,671,736
Total	$ 325,345,031
Actions et obligations	1,239,295,014
Grand total	$1,564,640,044

Le problème est encore compliqué par le fait que plusieurs millions d'acres de terres, ainsi qu'il sera exposé sur une page suivante, ont été accordés pour venir en aide à la construction des chemins de fer. On ne peut même pas évaluer leur équivalent en argent.

Pour calculer le coût, imputable au capital, par mille de chemins de fer en Canada, il faut tenir compte de deux ou trois faits spéciaux. En premier lieu, puisque les lignes que possèdent les gouvernements n'ont émis ni actions ni obligations, le nombre de milles de ces chemins de fer doit être éliminé. Le nombre total de milles de chemins de fer en Canada, le 30 juin dernier, se chiffrait par 22,966. Le nombre reuni de milles de chemins de fer des gouvernements fédéral et provinciaux était de 1,986, réparti comme suit :—

	Milles.
Intercolonial	1,451·22
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	267·50
"Toronto and Northern Ontario Railway"	209·40
"New Brunswick Coal and Railway"	58·00
Total	1,986·12

En déduisant ce dernier chiffre de 1,986 milles, il reste 20,980 milles. Employant ce dernier chiffre comme diviseur, et les émissions d'actions et d'obligations comme dividendes, il en résulte ceci :—

Coût par mille en actions	$28,952
" " obligations	30,117
" " actions et obligations	59,069

Ce calcul est virtuellement juste si on l'applique aux chemins de fer qui ont émis des actions et des obligations. Si, cependant, on prend comme dividende le total de $1,564,640,044 (moins $49,630,445 portés au crédit du Grand-Tronc-Pacifique, pour lequel aucun relevé complet du nombre de milles n'avait été transmis au 30 juin) et le nombre total de milles de 22,966 comme diviseur, on aura un résultat de $65,968, et cela, toutes choses égales d'ailleurs, devrait être considéré comme la moyenne vraie du coût, au compte du capital, par mille de chemin de fer en Canada, à part les subventions en terres.

Quant aux lignes possédées et mises en service par l'Etat, le coût par mille, à la date du 30 juin, était :—

	Par mille.
Intercolonial	$60,355
Chemin de fer de l'Ile du-Prince-Edouard	28,830
"Temiskaming and Northern Ontario Railway"	58,411
"New Brunswick Coal and Railway"	33,454

Ces chiffres comprennent l'équipement. En établissant des comparaisons, cependant, il faut se rappeler que les émissions d'actions et d'obligations des autres chemins de fer ne représentent pas nécessairement le coût réel de la construction et de l'équipement. Elles indiquent simplement le passif au compte du capital.

Une courte explication démontrera clairement qu'on peut attribuer une valeur exagérée à la statistique relativement au passif des chemins de fer au compte du capital. Ces chiffres ne doivent jamais, par exemple, être acceptés comme représentant le coût réel des lignes, comme il a été dit. Le coût réel est une chose, et l'émission d'actions et d'obligations en est une autre. Les actions et obligations peuvent être vendues à prime ou à escompte. Dans chaque cas le passif reste le même. Une action dont la valeur au pair est $100 ne peut réaliser que $50 pour le paiement du coût réel de la construction et de l'équipement ; mais elle reste comme un passif de $100 contre le chemin de fer jusqu'à ce qu'elle soit payée ou effacée de quelque autre manière.

L'émission d'actions et d'obligations inscrite ci-dessus à $1,239,295,013, n'est pas, non plus, un état exact du passif à payer au 30 juin dernier. C'est plutôt un exposé du passif à cet égard qui a existé et qui existe encore. Une partie de ce passif n'est plus du tout une obligation légale, et le temps arrivera bientôt où il faudra faire une révision de notre statistique de ce chef. Cette révision sera probablement entreprise pendant l'année courante. Cependant, au point de vue de la statistique, la situation présente est tout à fait inévitable, ainsi qu'il peut être facilement démontré. La cause fondamentale de la difficulté provient des mutations de propriété qui ont eu lieu. Dans certains cas des chemins de fer sont devenus insolvables, la propriété a été vendue par autorité de justice, les émissions d'actions et d'obligations ont été annulées, et les nouveaux propriétaires ont établi un genre entièrement nouveau de passif au compte du capital. Dans d'autres cas, les chemins ont été absorbés par fusionnement ou achat dans de plus grandes compagnies. La compagnie acquéreur dans quelques-uns de ces cas pouvait avoir, au compte du capital, disons de $1,000,000. Comme résultat de cette vente, de cet achat ou de cette fusion, ce passif a complètement disparu ou a été réduit à une somme nominale ; à tout événement il paraît sous une autre forme. L'aspect commercial de ces cas ne présente aucune difficulté quelconque ; mais au point de vue de la statistique l'affaire est des plus perplexe.

Pour les objets de la statistique il est important que l'on conserve un compte de tout l'argent placé dans les chemins de fer. Pour des fins pratiques le passif à payer étant légalement en vigueur est la seule chose importante à considérer. Cependant, comment peut-on démêler les obligations passées des obligations présentes de manière à démontrer la somme complète du capital placé dans les chemins de fer au Canada ?

Le problème exigerait une étude très approfondie même si l'on pouvait avoir tous les faits ; mais nous les avons pas. Dans quelques-unes de ses phases la situation du chemin de fer serait semblable à celle d'une maison que A achète à une vente du shérif pour $5,000. Le propriétaire originaire B l'avait construite pour $12.000. En déterminant le coût pour la statistique, quel chiffre devrait être employé ? A première vue A à placé $5,000 sur une maison et B $12,000. Si l'on prend ce dernier chiffre, que deviennent les $5,000 de A ? Si l'on prend les deux, le coût est inconvenablement exagéré. Evidemment, tous les intérêts seraient mis d'accord si l'on exposait les faits relatifs à l'opération toute entière, et c'est précisément ce qui devrait-être fait pour la statistique du passif au compte du capital placé dans les chemins de fer du Canada.

Dans le cours de l'année un expert sera chargé d'analyser les relevés du capital des chemins de fer du Dominion. Les émissions éteintes d'actions et d'obligations seront

séparées de celles qui existent, et cela sera fait de manière à conserver pour les objets de la statistique et de l'histoire les faits qui se rapportent à ce compte dans son ensemble.

AIDE AUX CHEMINS DE FER.

L'an dernier, une attention très considérable a été portée aux comptes ayant rapport à l'aide donné aux chemins de fer, et dans le cours des derniers douze mois de nouvelles études ont été faites. Rien n'a démontré, cependant, qu'il fallait modifier les chiffres revisés qui ont été publiés en 1907.

Dans le cours de l'exercice il a été ajouté à ce compte une somme de $4,374,323, répartie comme suit :

Aide donnée par le Dominion	$4,221,727 00
" les provinces	68,284 00
" les municipalités	84,311 70

Le Dominion a payé en subventions en argent une somme de $1,719,997.30 en sus de $2,501,730 en extinction d'une obligation existant depuis longtemps envers la province de Québec. Il paraît que vers l'année 1883 la prétention de la province de Québec de recevoir une subvention pour la construction du chemin de fer de la Rive Nord a été admise par le Dominion, et $2,394,000 ont été mis de côté comme principal de cette obligation. Pendant un certain nombre d'années cinq pour cent par année sur cette somme ont été payés à la province en versements semestriels. Plus tard l'intérêt a été réduit à quatre et demi pour cent. Cette année l'obligation toute entière a été éteinte par le paiement du principal.

Le tableau ci-dessous peut donner une idée assez exacte de l'aide accordée en argent aux chemins de fer depuis 1876.

Année.	Gouvernement fédéral.	Gouvernements des provinces.	Municipalités.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,426,505 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,689,299 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	7,224,578 63
1879	26,438,914 96	14,593,001 91	7,450,978 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,313,944 63
1881	37,629,207 33	a16,676,266 29	7,494,944 63
1882	37,731,208 33	17,044,628 91	8,809,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,162,552 94
1884	78,123,918 18	19,836,055 93	9,934,556 94
1885	†92,762,967 17	19,137,719 93	12,472,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	12,599,292 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	12,812,836 43
1888	c90,644,574 40	23,342,758 82	13,144,224 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	13,461,224 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	13,709,624 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	13,817,509 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	13,981,247 99
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,017,956 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,178,610 99
1895	‡103,451,148 93	29,727,512 63	14,180,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,494,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,520,867 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,660,667 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	17,740,668 59
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	15,884,542 16
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,310,253 16
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,465,604 03
1903	113,791,113 47	32,809,728 41	16,551,044 06
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,157,810 19
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,198,211 48
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,125,163 98
1907	128,827,648 77	b35,123,130 80	17,346,633 34
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,430,945 04

*Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord ; n'a pas été rapporté après cette année.
†Y compris le prêt de $29,880,912 au chemin de fer Canadien du Pacifique ; n'a pas été rapporté par la suite.
c Prolongement de l'Est, $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.
‡ Total inexact de $2,394,000 accusé au compte du chemin de fer de la Rive Nord.
a Diminution de $1,044,000 par le gouvernement du Nouveau-Brunswick au chemin de fer Saint-Jean et Maine.
b Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario," $10,570,549) comme précédemment.

Ces chiffres cependant n'indiquent pas le plein montant. Le Dominion, à la date du 30 juin, avait dépensé $30,250,190.83 pour la section de l'Etat du chemin de fer Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, et ce montant, ajouté aux $133,049,376.07 énoncés dans le tableau qui précède, porterait à $163,297,566.90 le chiffre total de la contribution du trésor fédéral.

Le Dominion a également fait au compte du capital une dépense de $95,273,778.69 pour le réseau des chemins de fer de l'Etat, et qui ne pouvait cependant pas être véritablement classifiée comme aide. Dans le même sens, la province de l'Ontario a placé $12,208,950 sur le chemin de fer "Tesmiskaming and Northern Ontario," et la province du Nouveau-Brunswick $1,940,375 sur le "New Brunswick Coal and Railway," qu'elles possèdent et tiennent en service.

Jusqu à présent on n'avait tenu aucun compte des garanties données par le Dominion et les différentes provinces pour aider à la construction des chemins de fer, et dans le cours du dernier exercice la question a été étudiée avec un certain soin.

Le total s'est chiffré par $58,920,051, et se compose des détails suivants :

LE DOMINION.

Canadian-Northern, obligations 3 p. 100 à 50 ans	$ 1,923,287
Grand-Tronc Pacifique " " "	3,200,000
	$ 5,123,287
Equivalent à $4.87	24,950,408
Quebec Bridge and Railway	3,773,224
Total	$28,723,632

ONTARIO.

Canadian-Northern, Ontario	$ 7,860,000

QUÉBEC.

Montreal and Wetern	840,000

NOUVEAU-BRUNSWICK.

New Brunswick Coal and Railway	700,000

MANITOBA.

Canadian-Northern	12,854,500
" Ontario	5,745,587
Total	$18,600,087

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Shuswap and Okanagan, 4 p. 100, 25 ans	1,249,760
Victoria and Sydney, 2 p. 100 "	300,000
Nakusp and Slocan	637,072
Total	$ 2,196,832
Grand total	$58,920,551

Il reste encore les subventions en terres auxquelles, ainsi qu'il a été dit, on ne peut attribuer une valeur en argent. Le Dominion a accordé les subventions suivantes :—

	Acres.
A l'*Alberta Railway and Irrigation Co.* (ci devant la *North Wesst Coal and Navigation Co.*.)	1,114,368
A la *Calgary and Edmonton Railway Co.* .... :	1,888,448
A la Compagnie du chemin de fer *Northern* (depuis un endroit situé sur le C.C.P., jusqu'à la Baie d'Hudson), *Canadian Northern Railway Co.* (ci-devant *Lac Manitoba and Canal Co.*	9,428,558
Au chemin de fer *Canadien du Pacifique* (ligne princip.)	18,206,986
" " " prolongement de Pipestone, embranchement de Souris	200,320
Au chemin de fer *Chnadien du Pacifique*, embranchement de Souris	1,408 704
A la *Great North West Central Railway Co.* (ci-devant *North West Central Railway Co.*)	320,000
A la *Manitoba and North Western Railway Co.*........	1,501,376
A la *Manitoba South and Western Railway Co*	1,396,809
A la *Manitoba and South Eastern Railway Co*	680,320
A la *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co.*	1,625,344
A la *Saskatchewan and Western Railway Co.*	98,880
Total	31,864,074

Ces terres ont été choisies par les compagnies de chemins de fer auxquelles elles ont été données et des lettres patentes ont été émises. Cependant ce n'est pas tout. Les provinces ont également accordé des subventions en terres ; de sorte qu'un relevé complet de ce chef serait comme il suit :

	Acres.
Par le Dominion	31,860,074
" province de Québec	13,324,950
" " de la Colombie-Britannique	5,287,387
" " du Nouveau-Brunswick	1,647,772
" " de la Nouvelle-Ecosse	100,000
Total	52,284,183

Dans tous les cas, excepté dans la province de Québec, les terres ont été définitivement aliénées. La province de Québec a adopté le plan de convertir les concessions de terres en une subvention en argent, au choix du bénéficiaire, sur le pied de 52½ cents de l'acre. Cela rapporterait $6,999,589.75, dont $4,557,728.02 avaient réellement été payés à la fin de l'année.

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Les relevés indiquent que le nombre de voyageurs transportés dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1908, a été de 34,044,992, soit une augmentation de 1,907,673 sur 1907. Cette augmentation équivaut à 5·90 pour 100.

Le nombre de voyageurs transportés à un mille a été de 2,081,960,864, comparé à 2,049,549,813 l'année précédente, représentant une augmentation de 32,411,051.

Le nombre de voyageurs transportés à un mille par mille de chemin de fer a été 90,650, une diminution réelle de 636 dans le mouvement des voyageurs pour l'année.

Le nombre de voyageurs transportés par mille de chemin de fer a été de 1,482, accusant un gain de 51 sur l'exercice précédent.

La moyenne des recettes par voyageur par mille a été de 1·920, une augmentation de ·009 sur 1907.

La moyenne du parcours des voyageurs pour l'année a été de 61 milles ; tandis que la moyenne du nombre des voyageurs par train a été de 54.

Le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs a été de 31,950,349 pour l'exercice 1908, contre 30,220,461 en 1907. Ces chiffres indique une extension constante du service des voyageurs sur les chemins de fer du Canada. Le nombre de milles parcourus par les trains mixtes a été de 6,210,807, contre 5,971,414 en 1907.

En récapitulant sous une forme facile à saisir d'un coup d'œil les faits ci-dessus concernant le mouvement des voyageurs, nous arrivons au résultat suivant :—

—	1907.	1908.	Augmentation ou diminution.
Voyageurs transportés	32,137,319	34,044,992	+ 1,907,673
Nombre de milles parcourus par les voyageurs	2,049,549,813	2,081,960,864	+ 32,411,051
Voyageurs transportés à un mille, par mille de ligne	91,268	90,654	— *614
Moyenne du voyage—milles	64	61	— *3
" des voyageurs, par train	56	54	— *2
Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs	30,220,461	31,950,349	+ †1,729,888
" " " " mixtes	5,971,414	6,210,807	+ †239,393
Moyenne de recettes par voyageur	1·219	1·175	— *·044
" " " "	1·191	1·920	— ·009

Le nombre de tonnes de marchandises transportées durant l'exercice a été de 63,071,167, soit une diminution de 794,968 tonnes, où 1·24 pour 100.

La moyenne des recettes par tonne et par mille a été de ·723, comparée à ·812 en 1907. Les détails relatifs à chaque chemin se trouvent au tableau 7.

Le nombre de tonnes transportées à un mille a été de 12,961,512,519, comparé à 11,687,711,830 en 1907. L'augmentation du nombre de milles par tonne a donc été de 1,273,800,189.

Le mouvement du trafic des marchandises, tel que l'indique le nombre de tonnes transportées à un mille, par mille de chemin de fer, a été de 564,374. En 1907, ce mouvement se chiffrait par 520,564. Ce résultat semblerait incompatible avec une augmentation de milles de chemins de fer et un volume de marchandises réduit ; mais l'explication se trouve en partie dans le fait que la distance moyenne de traction a été de 206 milles comparée à 183 en 1907 ; tandis que le nombre moyen de tonnes par train a été de 278, contre 260 en 1907.

Le nombre de milles parcourus par les trains de marchandises a été de 40,476,370, contre 38,923,890 en 1907. Le nombre de milles parcourus par les trains mixtes en 1908 a été de 6,210,807 ; en 1907, il était de 5,971,411.

Le nombre de milles parcourus par les wagons chargés de marchandises a été de 748,924,820, dont 400,494,410 milles vers le nord ou l'est, et 348,430,410 milles vers le sud ou l'ouest. Il a été fait rapport que le nombre de milles parcourus par les wagons à marchandises vides avait été de 284,944,529. Le nombre total de milles parcourus par les wagons à marchandises se chiffre par 1,033,869,349.

—	1907.	1908.	Augmentation ou diminution.
Tonnes transportés	63,866,135	63,071,167	— 794,968
" " 1 mille	11,687,711,830	12,961,512,519	+1,273,800,689
" " 1 mille par mille de chemin de fer	520,564	564,374	+ 43,810
Traction moyenne	183	206	+ 23
Milles parcourus par les trains de marchandises	38,923,890	40,476,370	+ 1,552,480
Moyenne de tonnes par train	260	278	+ 18
" wagons par train	16,92	16,04	— .89
" tonnes par wagon	15,37	17,33	+ 1.96
" recettes par tonne et par mille	.812	.723	— .089

Au titre "Gains et frais d'exploitation" se trouvent d'autres renseignements sur le service des voyageurs et des marchandises. Voici un relevé général du mouvement du commerce dans les trente-quatre dernières années :

Année.	Voyageurs transportés.	Tonnes de march., 2,000 liv.	Année.	Voyageurs transportés.	Tonnes de march., 2,000 liv.
1875	5,190,416	5,670,837	1892	13,533,414	22,189,923
1876	5,544,814	6,331,757	1893	13,618,027	22,003,599
1877	6,073,233	6,859,796	1894	14,462,498	20,721,116
1878	6,443,924	7,883,472	1895	13,987,580	21,524,421
1879	6,523,816	8,348,810	1896	14,810,407	24,266,825
1880	6,462,948	9,938,858	1897	16,171,338	25,300,331
1881	6,943,671	12,065,323	1898	18,444,049	28,785,903
1882	9,352,335	13,575,787	1899	19,133,365	31,211,753
1883	9,579,984	13,266,255	1900	21,500,175	35,946,183
1884	9,982,358	13,712,269	1901	18,385,722	36,999,371
1885	9,672,599	14,659,271	1902	20,679,974	42,376,527
1886	9,861,024	15,670,460	1903	22,148,742	47,373,417
1887	10,698,638	16,356,335	1904	23,640,765	48,097,519
1888	11,416,791	17,172,759	1905	25,288,723	50,893,957
1889	12,151,105	17,928,626	1906	27,989,782	57,966,713
1890	12,821,262	20,787,469	1907	32,137,319	63,866,135
1891	13,222,568	21,753,021	1908	34,044,992	63,071,167

Les opérations du service des marchandises en 1908, comparées à celles de 1907, indiquent le tonnage suivant par articles :—

—	1907.	1908.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—		
Grain	5,776,731	5,270,935
Farine	1,402,386	1,565,008
Autres produits de moulins à moudre	654,179	836,877
Foin	803,918	643,695
Tabac	10,042	23,235
Coton	22,164	70,203
Fruits et légumes	562,716	803,777
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237
Produits de provenance animale—		
Bétail sur pied	1,118,141	1,156,772
Viande préparée	400,900	455,580
Autres produits du paquage	463,647	444,841
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100
Laine	23,472	33,318
Peaux et cuir	154,157	141,341
Autres produits de provenance animale	180,517	89,407
Produits des mines—		
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141
Houille bitumineuse	11,805,060	12,320,584
Coke	547,303	845,762
Minerai	2,209,860	2,953,353
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333
Autres produits des mines	178,985	243,054
Produits des forêts—		
Bois de sciage	7,542,475	10,317,541
Autres produits des forêts	2,687,160	2,594,685
Articles de manufactures—		
Huile de pétrole et autres	270,810	390,331
Sucre	232,620	451.641
Munitions navales	1,674	3,742
Fer en gueuse et fer à loupe	304,136	583,948
Rails en fer et en acier	190,380	628,988
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914
Métal en barres ou en feuilles	87,958	353,802
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678
Instruments aratoires	223,664	281,834
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299
Autres articles	4,448,535	1,105,433
Marchandises	2,309,084	2,008,267
Divers	5,533,426	6,938,135

Par classes, les produits ci-dessus ont donné les totaux suivants :—

—	1907.	1908.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967
" de provenance animale	2,469,266	2,472,359
" des mines	18,460,172	22,636,227
" des forêts	10,229,635	12,912,226
Articles de manufactures	7,974,641	6,655,719
Marchandises	2,309,084	2,008,267
Divers	5,533,426	6,938,135
Total	56,497,885	63,019,900

Le total du tonnage des marchandises pour 1908 s'est chiffré par 63,071,167 ; de sorte que les chiffres du tableau qui précède rendent compte de tout, moins 51,267 tonnes. La différence a été plus forte en 1907, probablement à cause de la difficulté qu'ont éprouvée les chemins de fer de se conformer pour la première fois aux exigences des nouveaux relevés.

Du total du tonnage des marchandises transportées, les chemins de fer ont fait rapport que 38,821,418 tonnes povenaient de leur ligne, et que 24,198,482 tonnes avaient été reçues de lignes se raccordant à la leur.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1908, ont été de $146,918,313.61, accusant une augmentation de $180,098.93 sur 1907. Ce total se répartit sous les chefs suivants :—

—	$ c.	Pour cent.
Service des voyageurs	46,854,158 97	31·89
Service des marchandises	93,746,655 45	63·81
Parcs à bestiaux, élévateurs, etc.	407,866 60	·28
Milles parcourus par les wagons, garage, etc	279,408 25	·19
Télégraphes, loyers et autres sources	5,630,224 34	3·83
Total	146,918,313 61	....

En comparant 1908 à 1907, les recettes brutes sont les suivantes :—

—	1907.	1908.	Augmentation ou diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.
Service des voyageurs	45,730,652 29	46,854,158 97	+ 1,123,506 68
Service des marchandises	94,995,087 81	93,746,655 45	− 1,248,432 36
Parcs à bestiaux, élévateurs, etc.	742,991 40	407,866 60	− 335,124 80
Milles parcourus par les wagons, garage, etc.	122,537 75	279,408 25	+ 156,870 50
Télégraphes, loyers et autres sources	5,146,945 43	5,630,224 34	+ 483,278 91
Total	146,738,214 68	146,918,313 61	+ 180,098 93

Une analyse des recettes provenant du service des voyageurs pour l'exercice, et une comparaison de ces chefs avec ceux de 1907 donne le résultat suivant :—

—	1907.	1908.	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	39,184,437 64	39,992,503 11	808,065 47
Dépêches	1,626,704 64	1,670,120 90	43,416 26
Messageries	3,277,695 09	3,486,300 63	208,605 54
Autres sources	1,641,814 92	1,705,234 33	63,419 41
Total	45,730,652 29	46,854,158 97	1,123,506 68

Les recettes brutes pour 1908 représentaient une moyenne de $6,389.37 par mille de chemin de fer, comparées à $6,535.64 en 1907, soit une diminution de $146.30.

Les frais d'exploitation ont atteint un total de $107,304,142.51, soit, sur 1907, une augmentation de $3,555,470.24, équivalent à 3·42 pour 100. Ce total se composait des chefs suivants :—

Voies et construction	$20,778,609 78	19·37 pour 100
Entretien de l'équipement	20,273,625 95	18·89 "
Transports	62,486,270 59	58·23 "
Dépenses générales	3,765,636 19	3·51 "

Pour établir une comparaison les chiffres de 1907 sont inscrits en regard de ceux de 1908 :—

—	1907.	1908.	Augmentation ou diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voies et constructions	20,887,091 66	20,778,609 78	− 108,481 88
Entretien de l'équipement	21,666,373 08	20,273,625 95	− 1,392,747 13
Transports	57,325,543 26	62,486,270 59	+ 5,160,727 33
Dépenses générales	3,869,664 27	3,765,636 19	− 104,028 08
Total	103,748,672 27	107,304,142 51	+ 3,555,470 24

On remarquera qu'il y a eu diminution sous trois chefs sur quatre ; mais que le fait d'ajouter le coût des transports a été suffisant pour créer une augmentation de $3,555,-470.25 dans les frais d'exploitation, tel qu'indiqué. En consultant les chefs qui composent le total des frais d'exploitation, l'on constatera que les principales augmentations se sont produites dans les gages et les frais de combustible.

L'analyse comparative qui suit des frais d'exploitation jette une forte lumière sur les chiffres énoncés ci-dessus :—

—	1907.	Pour-cent.	1908.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.	
Entretien des voies et structures—				
Réparations de la voie	11,160,086 67	11·79	10,640,542 68	9·93
Renouvellement des rails	1,205,088 24	1·27	1,604,594 76	1·49
" des traverses	2,230,575 56	2·35	2,204,083 47	2·05
Répar. et réfections—ponts et ponceaux	1,408,552 02	1·48	1,465,753 45	1·37
" " clôtures, passage à niv., etc.	481,129 18	·50	519,671 89	·49
" " bâtiments, etc.	2,144,109 98	2·26	2,690,915 90	2·51
" " docks et quais	103,280 37	·10	167,017 45	·16
" " télégraphe	265,183 58	·28	294,301 15	·27
Papeterie et impressions	30,599 20	·03	43,924 32	·04
Autres dépenses	78,663 70	·08	1,122,793 11	1·05
Entretien du matériel roulant—				
Surintendance	591,196 08	·62	621,032 61	·58
Répar. et réfections des locomotives	7,999,802 52	8·45	8,008,613 01	7·48
" " des voitures à voyageurs	2,473,908 84	2·61	2,723,846 82	2·54
" " des wagons à marchandises	6,933,574 61	7·32	6,855,843 98	6·40
" " des wagons de service	146,148 39	·15	608,109 17	·57
" " de l'équipement de marine	33,221 35	·03	52,181 21	·05
" " de la mach. et d. outils d. atel's	738,833 13	·78	779,160 38	·72
Papeterie et impressions	74,466 22	·07	77,384 68	·07
Autres dépenses	815,751 04	·86	523,535 96	·49
Administration du transport—				
Surintendance	1,611,297 91	1·70	1,956,260 03	1·83
Mécaniciens et employés de la remise à locomotives.	7,814,573 02	8·25	9,471,240 67	8·84
Combustible pour locomotives	15,137,504 48	15·99	17,718,468 24	16·54
Service d'eau pour locomotives	656,730 03	·69	764,790 58	·71
Huile, suif et chiffons pour locomotives	409,397 18	·43	383,670 36	·36
Autres articles pour locomotives	195,970 04	·20	313,146 02	·29
Service des trains	6,228,136 56	6·58	8,155,855 59	7·61
Fournitures pour trains et dépenses	1,873,515 88	1·97	2,136,581 33	2·00
Aiguilleurs, préposés aux haltes, etc	2,013,294 16	2·12	1,690,242 28	1·58
Dépenses du télégraphe	2,562,478 44	2·70	1,757,495 05	1·64
Service des gares	5,634,176 10	5·95	6,748,608 03	6·30
Fournitures pour gares	671,972 51	·71	765,240 87	·71
Frais du service de garage—solde	114,516 96	·12	319,186 77	·30
Nombre de milles parcourus par les wagons—solde.	1,156,891 46	1·22	1,467,775 90	1·31
Loyer du matériel roulant—solde	106,008 61	·11	115,250 52	·10
Pertes et dommages	892,937 26	·94	1,232,518 70	1·15
Blessures aux personnes	642,248 43	·67	758,011 23	·70
Enlever débris de wagons	426,784 63	·45	372,627 40	·35
Exploitation de l'équipement de marine	918,769 17	·97	1,138,272 64	1·06
Annonces	451,673 54	·47	571,387 92	·53
Agences extérieures	1,180,134 05	1·24	1,500,272 23	1·40
Commissions	77,509 43	·08	365,588 35	·34
Parcs à bestiaux et élévateurs	185,304 78	·19	171,887 17	·16
Loyers pour voies ferrées, gares de tête de ligne, etc.	542,199 81	·57	1,333,401 74	1·24
Loyers pour bâtiments, etc	202,031 61	·21	135,834 45	·12
Papeterie et impressions	603,426 93	·63	740,851 59	·69
Autres dépenses	236,885 82	·25	295,729 67	·28
Frais généraux—				
Appointements des hauts fonctionnaires	723,956 74	·76	775,732 94	·72
Appointements des commis, etc	918,157 19	·97	1,085,738 37	1·01
Dépenses et fournitures des bureaux en général	195,204 97	·26	237,571 05	·22
Assurance	509,547 71	·53	615,638 68	·58
Frais de justice	396,383 18	·41	445,076 69	·41
Papeterie et impressions	163,863 19	·17	161,271 64	·15
Autres dépenses	265,972 77	·28	386,499 27	·36

Un mot d'explication est nécessaire relativement au tableau qui précède. En 1907, les relevés n'étaient pas tout à fait complets, et le pour-cent a été calculé en prenant pour base le total alors rapporté. En 1908, les relevés étaient virtuellement complets, et le pour-cent peut être accepté comme exact. Les chiffres sont basés sur une classifi-

cation uniforme de comptes, et sont par conséquent très précienx. Les détails relatifs à chaque chemin de fer se trouvent au tableau nº 9.

Les frais d'exploitation ont donné une moyenne de $4,672.30 par mille de ligne, accusant une augmentation de $51.40 par mille sur 1907.

Les frais d'exploitation par train-mille pour tous les trains—ce qui est un autre moyen de connaître le coût moyen du service d'un train sur un mille—a été de $1,364, soit une diminution de ·017 cent sur 1907.

Sur une période de dix ans, le coût du service d'un train sur un mille—en employant le nombre de milles parcourus par tous les trains et le total des frais d'exploitation comme facteurs essentiels de calcul—s'est chiffré comme suit :—

1899	$ 0.779
1900	0.864
1901	0.944
1902	1.028
1903	1.117
1904	1.216
1905	1.213
1906	1.198
1907	1.381
1908	1.364

On remarquera que le coût a constamment suivi une marche ascendante.

D'un autre côté, assumant que les recettes d'un chemin de fer proviennent plus ou moins du service des trains,—puisque d'une manière ou d'une autre toutes les opérations de chemins de fer en arrivent là—une comparaison des recettes brutes par train-mille pour dix ans établit les faits instructifs qui suivent :

1899	$ 1·192
1900	1·282
1901	1·366
1902	1·501
1903	1·591
1904	1·634
1905	1·614
1909	1·723
1907	1·953
1908	1·869

Le pour-cent des frais d'exploitation aux recettes brutes a été de 73·04, ce qui indique une augmentation de 2·34 sur 1907.

Les recettes nettes pour 1908 se sont chiffrées par $39,614,171.10, contre $42,-989,537.41 pour l'exercice précédent. La diminution s'est élevée à $3,375,366.31.

Les recettes nettes équivalaient à $1,724.90 par mille de ligne, comparées à $1,-914.73 en 1907, soit une diminution de $189.83. Sur une capitalisation de $1,239,-295,013, représentant les actions et les émissions d'obligations des chemins de fer du Canada, les recettes nettes rapporteraient un dividente de 3·19 pour 100.

Il y a cependant 29 chemins de fer sur les 87 qui ont fait des rapports qui accusent un déficit réel sur les opérations de l'exercice. Le tableau suivant nº 6 indiquent les détails à cet égard.

Les chefs suivants en forme de tableau donnent de plus amples renseignements :—

—	1907.	1908.
Recettes brutes par mille de ligne	$ 6,535 64	$ 6,389 37
" nettes " "	1,914 73	1,724 90
Recettes du service des voyageurs	1,219 00	1,175 00
" par tonne	1,472 00	1,486 00
" par train-mille de voyageurs	1,263 00	1,228 00
" " de marchandises	2,069 00	2,008 00
" par train-mille—tous les trains	1,875 00	1,791 00

En établissant les calculs ci-dessus nous avons pris soin d'éliminer tous les chefs de recettes qui ne se rapportaient pas au service des trains. Par exemple, la moyenne des recettes par voyageur a été établie en divisant le nombre des voyageurs par les recettes provenant de la vente des billets ; tandis que les recettes par train-mille de voyageurs comprenaient les recettes provenant des billets des voyageurs, des messageries, des dépêches, de l'excédent de bagages, et ainsi de suite. La même a été appliquée au mouvement du commerce. Le nombre de milles parcourus par les trains mixtes a nécessairement été inclu dans le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs, et aussi dans le nombre de milles parcourus par les trains de marchandises, pour établir les recettes par train-mille de ces deux catégories respectives.

Pour les besoins de la comparaison, nous avons jugé à propos de publier de nouveau le tableau qui a été publié dans la statistique des chemins de fer des deux dernières années, et qui indique les quatre sources principales de recettes et le pour-cent relatif de chacune vis-à-vis le tout. Les chiffres de 1907 et 1908 ne sont pas inclus pour la raison que des classifications modifiées ont été appliquées à ces deux années. Ils se trouvent cependant sur une page qui précède et aussi dans les tableaux n[os] 6 et 7. Ci-suit le tableau indiquant les recettes depuis 1875 jusqu'à 1906 :—

Année.	Voyageurs.	Pour-cent.	Marchandises.	Pour-cent.	Postes et messageries.	Pour-cent.	Autres sources.	Pour-cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·52	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,321,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·16	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,925,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	23,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	29,027,789
1883	10,538,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33·70	20,763,243	62·12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261.691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·64	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,622,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25·59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,273,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666.503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,396,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4·02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,459	5·01	106,467.198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Le tableau suivant sera utile si l'on veut comparer les recettes et les frais d'exploitation depuis 1875, ainsi que le rapport centésimal des unes avec les autres :

Année.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Rapport centésimal des frais d'exploitation aux recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15,775,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·6
1877	18,742,053	15,290,091	81·5
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,177,582	72·4
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	32,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0

Il a été jugé à propos de nous assurer des frais spéciaux de l'enlèvement de la neige au moins pendant une année, puisque c'est une dépense que les chemins de fer du Canada trouvent excessivement lourde. C'est loin d'être un chef de dépense constant, et dans les années où les chutes de neige sont fortes, les frais indirects causés par l'arrêt de la circulation égalent probablement les frais directs. L'hiver de 1907-8 a été comparativement exempt de fortes tempêtes, et cependant les frais se rattachant directement à l'enlèvement de la neige se sont élevés à $993,694.55.

MATÉRIEL ROULANT.

Les relevés du matériel roulant révèlent une forte augmentation de la force de traction et des voitures et wagons durant l'exercice. En voici le relevé :—

—	1907.	1908.	Augmentation
Locomotives	3,504	3,872	368
Wagons à marchandises	107,407	115,709	8,302
Voitures à voyageurs	3,642	4,026	384

Les 3,872 locomotives ont été assignées aux services qui suivent :—

—	1907.	1908.	Augmentation
Voyageurs	964	1,122	158
Marchandises	2,206	2,392	186
Garage	334	358	24

Cette force de traction équivalait à 169 locomotives pour chaque 1,000 milles de ligne, comparées à 156 l'année précédente. Pour le service des voyageurs il y a une locomotive par chaque unité de 30,343 voyageurs transportés, contre 33,337 en 1907. Pour le service des marchandises il y avait une locomotive pour chaque unité de 26,368 tonnes de marchandises tirées, contre 28,951 pour l'année précédente. Ces chiffres indiquent une augmentation encourageante en force de traction disponible pour le service des voyageurs et des marchandises. Les relevés démontrent également que la force de traction des locomotives ajoutée cette année a dépassé considérablement la moyenne que l'on obtenait antérieurement.

Le nombre de voyageurs-milles par locomotive à voyageurs était de 1,855,580, et le nombre de tonnes-milles pour les locomotives à marchandises, 5,418,692. Comparés à 1907, ces chefs accusent une augmentation de 270,509 en voyageurs-milles et de 120,545 en tonnes-milles par locomotive.

Le nombre de voitures à voyageurs en service dans le cours de l'exercice 1908 a été de 4,026, soit une augmentation de 384 sur 1907. Le relevé comparatif à cet égard est le suivant :—

—	1907.	1908.	Augmentation
Première classe	1,300	1,493	193
Seconde classe	472	487	15
Combinaison	405	422	17
Immigrants	272	303	31
Buffets	105	114	9
Salon	63	63	
Dortoir	212	236	24
Bagage, messageries et poste	782	873	91
Autres	31	35	4
Total	3,642	4,026	384

Les wagons disponibles pour le service des marchandises accusent une augmentation de 8,302. En comparant 1908 à 1907, voici quel est le résultat :—

—	1907.	1908.	Augmentation
Wagons fermés	68,149	72,863	4,714
" plats	20,477	21,759	1,282
" à bestiaux	4,817	5,047	230
" à houille	10,358	11,616	1,258
" réservoirs	132	197	65
" à compartiments frigorifiques	1,917	2,423	506
Autres	1,557	1,804	247
Total	107,407	115,709	8,302

En sus de ceux mentionnés plus haut il y avait au service des compagnies de chemins de fer 7,180 wagons, comprenant des wagons de paie-maîtres, à gravier, à grue, fourgons (*caboose*) et autres wagons. Réunissant toutes ces catégories de wagons et voitures à voyageurs, à marchandises et ceux appartenant aux compagnies—le grand total se chiffrait par 126,915. Le nombre total de 115,709 wagons du service des marchandises représenterait une moyenne de 5,039 wagons par 1,000 milles de ligne. L'an dernier les wagons appartenant aux compagnies ont été incorrectement compris dans le matériel roulant disponible. En retranchant ces wagons, le nombre de wagons à marchandises disponibles en 1907 équivalait à une moyenne de $4,783 par 1,000 milles de lignes ; de sorte qu'en 1908 il y a eu une augmentation de 256 wagons par 1,000 milles de chemin.

En tenant compte du fait que le volume des opérations du service des marchandises en 1908 a été de 794,968 tonnes au-dessous de celui de 1907, l'augmentation en matériel roulant ci-dessus indiquée peut être regardée avec satisfaction. La situation en 1908, sous le rapport des wagons, a fait le sujet d'un article publié dans les bulletins mensuels de l'*American Railway Association*, qui avaient rapport aux lignes canadiennes qui avaient un intérêt prépondérant sur plus de 100,000 wagons à marchandises. Le 27 novembre 1907, il avait été fait rapport qu'il manquait 4,702 wagons. Depuis cette date il s'est constamment accumulé des wagons sur les voies de garage, lorsque le 29 avril dernier il a été fait rapport d'un excédent réel de 17,466 wagons de toutes catégories.

Au moyen d'un simple calcul on constatera que le mouvement du commerce en 1908 équivalait à un service de 545 tonnes par wagon. C'est 49 tonnes de moins que la moyenne pour 1907.

Néanmoins, 105,540 wagons représentaient une capacité de transport de 2,908,903 tonnes, ce qui équivalait à une moyenne de 27.56 tonnes par wagon. En 1908, la capacité de 115,867 wagons était de 3,277,394 tonnes, selon les relevés. Ces chiffres donnent une moyenne de 28.28 tonnes par wagon ; ou une augmentation de 0·72 pour l'année.

En comparant les relevés de 1907 avec ceux de 1908, relativement à la capacité, voici quel est le résultat :—

—	1907.		1908.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227
" plats	20,118	535,167	21,781	592,496
" à bestiaux	4,731	122,550	5,047	133,578
" à houille	10,060	291,638	11,616	362,233
" réservoirs	132	2,632	197	4,000
" réfrigérants	1,745	48,745	2,423	69,000
" autres	1,820	59,200	1,941	67,410
Total	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394

En calculant le nombre de wagons disponibles il faut toujours se rappeler que le nombre normal des wagons en réparations est d'environ 5.02 pour 100. Ce chiffre, sur un total de 115,709 wagons à marchandises, signifierait que l'on peut évaluer à au moins 5,808 le nombre des wagons restant à un moment donné aux ateliers pour être réparés. A un certain moment en 1908, le pour-cent des wagons aux ateliers de réparations a atteint 9.5 pour 100.

Les tableaux 13 et 14 donnent des renseignements considérables et en détail sur le nombre de wagons disponibles appartenant aux différentes lignes qui font des rapports.

MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS ET LES LOCOMOTIVES.

Le nombre total de milles parcourus par les trains en 1908 a été de 78,637,526 milles, soit une augmentation de 3,521,761 milles sur 1907. En établissant une comparaison entre les deux exercices, le résultat est le suivant :

—	1907.	1908.	Augmentation.
Trains de voyageurs	30,220,461	31,950,349	1,729,888
" de marchandises	39,923,890	40,476,370	552,480
" mixtes	5,971,414	6,210,807	239,393
Total	75,115,765	78,637,526	3,521,761

Des renseignements détaillés sur le sommaire ci-dessous se trouvent au tableau 11.

Suit la statistique du nombre de milles parcourus par les trains et les locomotives depuis 1875 :—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes.	Total de trains —milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	18,103,628	21,001,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	27,301,306	34,265,003
1882	15,074,891	15,638,013	2,375,393	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,357	10,951,424	37,416,092	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	29,758,676	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	30,623,689	38,749,234
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	30,481,086	37,359,499
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,870	22,428,249	5,058,210	41,849,329	49,512,630
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	43,770,029	57,401,514
1895	15,332,276	19,939,699	5,389,915	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,693	26,868,366	4,514,424	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,378	26,922,348	5,199,481	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	39,923,890	5,971,414	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	78,637,526	100,622,241

Le tableau suivant indique les recettes par train-mille de marchandises et par tonne depuis 1875 :

Année.	Recettes du mouvement des marchandises.	Trains-milles.	Nombre de tonnes transportées.	Recettes par train-mille	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$	Milles.	Tonneaux.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·968	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,356,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	25,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,548,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,189,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,003,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1·248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,183	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,371	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	37,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1.684	1·340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486

Le nombre de milles parcourus en charge par les wagons à marchandises en 1908, a été de 748,924,820 milles. Ce nombre de milles se divise comme suit : nord ou est, 400,494,410 ; sud ou ouest, 348,430,310.

Le nombre de milles parcourus, à vide, par les wagons à marchandises, a été de 284,944,529 milles, dont 157,823,627 vers le nord ou l'est, et 127,120,902 vers le sud ou l'ouest.

Le nombre réuni de milles parcourus, en charge ou à vide, par les wagons à marchandises, a atteint un total de 1,033,869,349 milles avant 1908. Nous n'avons pu avoir de statistique sur le nombre de milles parcourus par les wagons ; de sorte qu'on ne peut faire de comparaisons avec les années précédentes.

On remarquera, cependant, que le plus fort mouvement de wagons chargés s'est fait vers l'est. Il est également singulier que le nombre de milles parcourus par les wagons à vide a été plus accentué dans cette direction. Cela, pour dire le moins, est évidemment incompatible et prouve que les chemins de fer en général traitent d'une manière indifférente ce relevé du parcours des wagons.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives en 1908 s'est élevé à 100,622,-241, comparé à 100,154,966 en 1907. Que le nombre de milles parcourus par les locomotives ait largement dépassé le nombre de milles parcourus par les trains montre jusqu'à quel point, de même que pour la traction des wagons à vide, les chemins de fer

ont besoin d'employer de force de traction pour des objets qui ne rapportent pas de recettes directes.

COMBUSTIBLE CONSUMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

Les frais de combustibles pour les locomotives prennent rang immédiatement à la suite des frais d'appointements et de gages dans l'administration d'un chemin de fer. En 1908, ces frais ont atteint le chiffre de $17,718,468.24.

En volume, la moyenne de la consommation de combustible en 1908 s'est chiffrée par 5,970,791 tonnes, comparées à 5,608,954 tonnes en 1807. Voici les détails :—

Catégorie de locomotives.	Houille.		Bois.		Total des tonnes de combustible.	Milles parcourus.	Combustible consommé par 100 milles.
	Anthracite.	Bitumineux.	Dur.	Mou.			
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.			Tonnes.
A marchandises....	....	3,306,499	176	23,391	3,318,283	42,291,082	7·84
A voyageurs........	1,404	1,440,057	216	10,699	1,446,919	30,504,171	4·74
A trains mixtes ...	2,684	346,463	282	3,267	350,921	7,410,971	4·73
A garage.	334	595,318	2	4,879	598,092	14,941,179	4·00
A construction.....	415	255,185	1	1,831	256,576	5,474,838	4·69
Total..........	4,837	5,943,522	677	44,067	5,970,791	100,622,241	

On calcule deux cordes de bois à la tonne de combustible.

Le coût moyen du combustible en 1908 a été de $3.19 la tonne. La consommation par 100 milles paraît être légèrement plus forte qu'en 1907, pour toutes les catégories de locomotives, la comparaison s'établissant comme suit :—

Locomotives.	1907.			1908.		
	Total de tonnes de combustible.	Milles parcourus.	Combustible consumé par 100 milles.	Total de tonnes de combustible.	Milles parcourus.	Combustible consumé par 100 milles.
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.
A marchandises..........	3,194,510	43,824,909	7·29	3,318,283	42,291,082	7·84
A voyageurs..............	1,331,178	29,110,258	4·57	1,446,919	30,504,171	4·74
A trains mixtes..........	303,549	7,492,278	4·05	350,921	7,410,971	4·73
A garage..................	557,576	14,816,272	3·76	598,092	14,941,179	4·00
A construction............	223,141	4,911,249	4·54	256,576	5,474,838	4·69
Total..............	5,608,954	100,154,966	....	5,970,791	100,622,241	

ACCIDENTS.

Les rapports des accidents pour 1908 démontrent que 449 personnes ont été tuées et 2,347 blessées. Comparé à 1907, les accidents suivis de mort ont été de 149 de moins, tandis que le nombre de personnes blessées a été de 195 de plus. Divisé en catégories, le résultat est le suivant :—

—	Tués.		Blessés.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
	No.	No.	No.	No.
Voyageurs	70	28	352	345
Employés	249	224	1,126	1,793
Sur la voie, en contravention avec la loi	195	156	125	120
" mais non en contravention avec la loi	70	22	88	59
Commis des postes, préposés aux messageries, etc	3	16	7	3
Autres personnes	11	3	454	27
Total	598	449	2,152	2,347

Ces chiffres indiquent que dans le cours de 1908 un voyageur sur chaque groupe de 1,215,803 a été tué, et un sur chaque groupe de 98,681 a été blessé. Dans le cours de l'exercice précédent il y a eu un voyageur tué sur chaque groupe de 459,104, et un blessé sur chaque groupe de 91,299.

En 1907 un voyageur a été tué sur chaque 431,731 milles parcourus par les trains de voyageurs, et un blessé sur chaque 85,853 milles parcourus. En 1908 un voyageur a été tué sur chaque 1,141,084 milles parcourus, et un blessé sur chaque 92,609 milles parcourus, de sorte qu'il s'est produit une encourageante amélioration de ce chef dans le cours du dernier exercice.

En comparant 1907 à 1908, les causes d'accidents aux voyageurs se résument comme suit :—

—	Tués.		Blessés.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
Collisions	26	2	93	88
Déraillements	21	8	127	131
Rupture des trains	......	......	3	1
Tombant des trains, wagons, etc	2	6	36	20
Sautant à bord ou en bas des trains, etc	10	6	38	50
Frappés aux passages à niveau	4	......	7	......
" stations	4	3	3	5
" ailleurs	......	2	1	1
Autres causes	3	1	44	49

Il a été tué, en 1908, 324 employés et 1,793 blessés—une diminution de 25 sur ceux qui ont été tués et une augmentation de 195 sur ceux qui ont été blessés, comparé à 1907. Parmi ceux inscrits dans les chiffres ci-dessus, 16 qui étaient des commis de la poste, des préposés aux messageries et des employés de voitures Pullman ont été tués et 3 blessés, et bien qu'ils ne fussent pas des employés des chemins de fer, ils étaient employés sur les chemins de fer.

Ces faits démontrent, entre autres choses, la nature excessivement hasardeuse des emplois dans les opérations des chemins de fer. En 1908 il y avait 100,739 personnes employées sur les chemins de fer du Canada, à part celles qui sont dans les bureaux : de

sorte qu'une personne a été tuée sur chaque groupe de 449, et une blessée sur chaque groupe de 56. Naturellement, les plus fortement atteints ont été les préposés aux trains, ceux qui s'occupent directement du service des trains, tels que les mécaniciens, les chauffeurs, les chefs de trains et les préposés aux freins. Il y avait 18,300 de ces personnes employées au service des chemins de fer en 1908, et une sur chaque groupe de 168 a été tuée et une sur chaque groupe de 23 blessée.

Suivant les catégories d'employés, les accidents en 1907 et 1908 se sont répartis comme suit :—

—	Tués.		Blessés.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
Préposés aux trains	149	109	781	780
Cantonniers	53	36	104	307
Aiguilleurs, gardiens, etc	7	11	47	40
Employés aux gares	3	4	3	66
Employés aux ateliers	9	11	16	284
Employés du télégraphe	......	2	3	4
Autres employés	28	51	167	312
Total	249	224	1,126	1,793

Sur le nombre total des accidents mortels arrivés aux employés, 22 ont eu des causes autres que celles résultant du mouvement des trains, des locomotives, des voitures ou wagons, et ont atteint 4 cantonniers, 1 employé de gare, 6 employés aux ateliers et onze autres employés. De la même manière il a été blessé 682 personnes, dont 196 étaient cantonniers, 251 des employés aux ateliers et 190 d'autres employés.

Relativement aux causes des accidents arrivés aux employés et résultant du mouvement des trains, des locomotives ou wagons et voitures, et en comparant ceux de 1908 avec ceux de l'exercice précédent, voici quels sont les faits :—

—	Tués.		Blessés.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
Attelant ou dételant	34	20	141	183
Collisions	46	25	135	80
Déraillements	12	15	56	60
Rupture des trains	2	1	16	11
Locomotives ou wagons brisés	1	1	6	16
Tombant des trains, des locomotives ou des wagons	32	32	186	185
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons	7	8	66	108
Frappés par les trains, etc	85	81	130	116
Obstructions au-dessus de la voie	2	3	13	14
Autres causes	28	16	377	340

En mesurant les risques de ceux qui sont à l'emploi des chemins de fer avec le nombre de milles parcourus, on peut dire qu'en 1908 il a été tué un employé sur chaque groupe de 351,060 milles de parcours par les trains de toutes sortes, et un blessé par chaque 43,858 milles. En appliquant la même mesure aux préposés aux trains, dont 109 ont été tués et 780 blessés durant l'exercice, le résultat est un tué sur chaque 721,-453 milles de parcours et un blessé sur chaque 100,817 milles.

Le service des trains cependant cause la mort et des blessures à d'autres personnes que les employés de chemins de fer et les voyageurs. En 1908 il y a eu 156 personnes passant sur la voie en contravention avec la loi qui ont été tuées et 120 blessées. Parmi celles qui n'étaient pas en contravention avec la loi, 22 ont été tuées et 59 blessées. Au

nombre des personnes qui étaient en contravention avec la loi 107 ont trouvé la mort à différents endroits le long de la voie, tandis que 16 ont perdu la vie en essayant de monter sur des trains ou des wagons, ou d'en descendre. C'étaient pour la plupart des cheminaux et des passants qui sont descendus dans des tombes sans noms.

Il est très significatif que 10 personnes en contravention aient été tuées et 7 blessées à des traverses publiques. L'an dernier 21 ont trouvé la mort de la même manière et 67 ont été blessées.

Ce sont des imprudents qui essaient de traverser les voies, ou de passer en dessus ou en dessous des wagons, lorsque les barrières sont abaissées.

Sur les 22 personnes non en contravention qui ont été tuées et les 59 blessées dans le cours du dernier exercice, 15 ont perdu la vie et 40 ont été blessées aux travers de chemins publics. Ces chiffres indiquent une diminution de 6 en tués et de 27 en blessés, comparé à 1907.

A ce sujet il y a un conflit dans les témoignages. Une liste spéciale a été soumise aux chemins de fer en 1908, dans le but de s'assurer spécialement dans quelle proportion les accidents se produisent aux traverses rurales et aux traverses urbaines. Les traverses urbaines étaient définies celles qui se trouvent dans les cités et les villes, tandis que celles qui se trouvent dans les villages étaient comprises dans les traverses rurales.

Les réponses à cette liste spéciale ne s'accordent pas avec celles données dans la liste ordinaire. Les réponses indiquent le résultat suivant :—

—	Traverses urbaines.	Traverses rurales.	Total.
Tués	30	21	51
Blessés	35	33	68

Il paraîtrait que le danger se produit d'une manière plus ou moins fixe aux traverses de chemins, puisque les accidents en 1908 aux intersections urbaines ont dépassé celles qui se sont produites aux traverses rurales. Ce mode d'enquête sera continué, afin de réunir en un tout les faits relatifs aux accidents et répartis sur un certain nombre d'années.

Une autre liste spéciale a été distribuée dans le cours de l'exercice au sujet des traverses à niveau, dans le but de connaitre d'une manière définitive le nombre de ces traverses en Canada et leur nature.

En voici un relevé :—

Traverses à niveau protégées	3,115
" non protégées	11,884
Total	14,999

En appliquant l'épreuve du calcul des moyennes à ces chiffres, et en rappelant que durant l'exercice 10 personnes ont été tuées et 7 blessées à des traverses protégées, il paraîtrait qu'il a été tué une personne à chaque 311.5 et une blessée à chaque 445 traverses protégées; tandis qu'une personne a été tuée à chaque 289.8 et une blessée à chaque 194.8 traverses non protégées. En 1907, il avait été tué 21 personnes aux traverses protégées.

Toute la question de la sûreté dans les voyages par chemins de fer attire de plus en plus l'attention à mesure que s'accumulent les faits qui s'y rapportent.

L'an dernier nous avons étudié assez longuement dans ce rapport la question du rail brisé, et puisque la situation sous ce rapport ne s'est pas sérieusement améliorée en 1908, nous avons jugé nécessaire d'étudier de nouveau cette question. Une autre phase du problème a été étudiée, savoir, l'installation générale, comme mesure de précaution, d'un système de signaux améliorés. Nous avons demandé à M. John Murphy, l'ingénieur électricien du ministère des Chemins de fer et Canaux ainsi que de la Commission des chemins de fer, de faire certaines études définies et d'en faire un rapport. Il a fait cela,

et son rapport se trouve à l'annexe B de ce rapport. Il est publié sans commentaires à cette phase de ses études.

Quant à savoir s'il est possible ou non de procurer aux voyageurs l'immunité absolue en ce qui concerne les accidents, ce sera toujours matière à conjectures. Si chaque individu préposé à la circulation des trains faisait son devoir—s'il n'y avait ni négligence ni étourderies—et si les rails, la voie et l'outillage étaient parfaits, il semblerait possible d'éviter les pertes de vie. Les déplorables accidents mortels et autres qui se produisent chaque année semblent être inséparables de l'exploitation des voies ferrées. Cependant, puisque le travail fait par des hommes est, en quelque sorte, vu son imperfection, la cause d'à peu près tous les accidents, il est d'importance majeure de déterminer, si cela est possible, jusqu'à quel point l'on pourrait avoir recours à des appareils automatiques pour remédier aux oublis ou aux erreurs des individus de l'intervention desquels dépend la sécurité des voyageurs. Qu'il soit possible de prévenir les accidents fatals, cela est clairement démontré par l'expérience du réseau de chemins de fer de l'Etat dans la Nouvelle-Galles du sud. Ce qui suit est extrait du rapport du commissaire en chef pour l'exercice clos le 30 juin 1908.

" On a installé de nouveaux appareils de sûreté et fait de nouvelles améliorations à divers endroits, et l'on a pris toutes les précautions nécessaires pour en assurer le fonctionnement régulier, mais il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne l'enclenchement des points et des signaux à un grand nombre des gares importantes, et l'on est à prendre des mesures pour faire ces améliorations durant le présent exercice. A ce sujet, il convient de remarquer que depuis sept ans 258,620,836 voyageurs ont été transportés, et qu'un seul voyageur a été mortellement blessé par les accidents survenus aux convois de voyageurs."

Lorsque l'on compare cette déclaration au fait que durant la même période de sept ans 246 voyageurs ont été tués par les chemins de fer du Canada, sur 185,890,297 voyageurs transportés, on est forcé d'en arriver à la conclusion qu'il existe quelque rapport entre les faits exposés dans la première phrase de la citation et ceux qui sont relatés dans la dernière. En d'autres termes, les appareils de sûreté ont avantageusement fonctionné dans la Nouvelle-Galles du sud, tandis qu'au Canada l'absence de ces appareils a donné lieu à de bien tristes résultats.

Le tableau suivant offre de plus amples renseignements au sujet des accidents :

Année.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tuées.	Blessées	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque.	Un blessé par chaque.
1888.......	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889.......	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890. ..	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891. . ..	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892.... .	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893.......	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894.......	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895.......	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896.......	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897.......	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898.......	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	256,167
1899.......	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900.......	7	131	123	941	195	245	325	1,317	3,071,45	164,123
1901.......	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902.......	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1903. ...	53	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904.....	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905.	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,642
1906.......	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907.......	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1908.......	28	345	224	1,793	197	209	449	2,347	1,215,893	98,681

Voir tableau n° 16 pour les détails par voie ferrée.

EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Le 30 juin 1908, le nombre des employés de chemins de fer du Canada était de 106,402, comparé à 124,012 en 1907. Sur ce nombre, 708 n'étaient pas classifiés. Ces chiffres accusent une réduction de 17,600 du personnel durant l'année, ce qui est d'autant plus étonnant si l'on considère que le montant des gages payés a été de $1,657,114 plus élevé qu'en 1907. On ne saurait trouver dans les relevés l'explication des causes de cette déduction de 14·2 pour 100 du nombre des employés ; mais plusieurs faits qui ressortent de la statistique de l'année dernière jettent une vive lumière sur la situation.

Le 30 juin 1907, l'activité des affaires de chemin de fer était sans précédent. Le volume du trafic augmentait rapidement. A l'automne, cependant, on a remarqué des indices de ralentissement. Lorsque le mouvement du grain eut été réduit à son minimum, en hiver, les wagons ont commencé à s'accumuler dans les parcs et les voies de garage, de telle façon qu'en avril 1908 il y en avait une surabondance sans précédent. Les faits qui se rattachent à cet ordre d'idées sont exposés sous le chef "Matériel roulant".

En même temps, il y avait une augmentation constante des salaires, ainsi que cela est démontré par le détail des frais d'exploitation. Alors, on a commencé à réduire le personnel d'exploitation. Les données que nous avons en mains justifient cependant la conclusion que cette réduction n'a eu lieu que vers la fin de l'année. Le nombre total des heures de travail et le montant des salaires payés corroborent fortement cette opinion. De fait, l'on ne saurait tirer une autre conclusion des renseignements à notre disposition.

Le nombre des employés de chaque classe, en 1907 et 1908, a été comme suit :—

——	1907.	1908.	Augmentation ou diminution.
Officiers supérieurs	336	318	− 18
Autres officiers	461	526	+ 65
Commis de bureaux	4,214	4,795	+ 581
Chefs de gares	2,586	2,522	− 14
Autres employés de gares	11,829	8,908	− 2,921
Mécaniciens	4,351	3,868	− 483
Chauffeurs	4,760	4,206	− 554
Chefs de trains	2,911	2,719	− 192
Autres employés des trains	8,261	7,507	− 754
Machinistes	2,486	2,759	+ 273
Charpentiers	3,215	3,190	− 25
Autres employés aux ateliers	12,579	11,873	− 706
Cantonniers chefs	3,903	4,017	+ 114
Autres cantonniers	30,614	20,068	− 10,546
Aiguilleurs et gardiens, etc	2,364	1,849	− 515
Télégraphistes	2,987	2,686	− 301
Employés du matériel roulant	5,426	7,273	+ 1,847
Tous autres employés	20,779	17,318	− 3,461
Total	124,012	106,404	− 17,608

La somme totale des salaires payés durant l'année, comparée à celle qui a été payée en 1907, donne les résultats suivants :—

—	1907.		1908.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		$		$
Administration générale	5,126	3,760,138	5,665	4,173,835
Entretien de la voie et des structures	48,516	15,398,885	34,271	14,715,572
Entretien du matériel roulant	21,495	12,161,917	21,617	13,008,104
Administration du transport	48,875	27,398,553	44,143	28,479,096
Non répartis	....	....	708	....
Total	124,012	58,719,493	106,404	60,376,607

TAXATION DES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer du Canada ont payé $1,309,399.70 d'impôts durant l'année 1908. Cette somme a été divisée comme suit :—

Taxe *ad valorem*	$ 387,465 48
Taxe spécifique	921,934 22
Total	$1,309,399 70

La taxe "ad valorem" a été prélevée par les municipalités et la taxe spécifique par les provinces. On a fait des recherches durant l'année afin de constater sur quelle base on a établi la taxation dans chaque province et l'on a relevé les faits suivants :—L'article 6 de la loi intitulée "An Act to Supplement the Revenues of the Crown", sanctionnée le 14 avril dernier, dit :—

"Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer paiera une taxe de $60 par mille pour une seule voie, et si la ligne comprend deux voies ou plus, $20 par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou utilisée dans tout comté organisé ; et de $40 par mille pour une voie, ou, si la ligne comprend deux voies ou plus, de $10 par mille pour chaque voie additionnelle dans tout territoire non organisé en comté ; cependant toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer, soit par elle-même, soit conjointement avec tout autre chemin de fer loué par elle ou à elle loué, ou fusionné avec elle, ou avec lequel elle forme un réseau ne dépassant pas 150 milles d'un terminus à l'autre, paiera, au lieu de la dite taxe, une taxe de $15 par mille pour une seule voie, ou si la ligne comprend deux voies ou plus, de $5 par mille pour chaque voie additionnelle, et si le réseau de chemin de fer ne dépasse pas 30 milles d'un terminus à l'autre, de $10 par mille pour une seule voie et de $5 par mille pour chaque voie additionnelle.

"Toute compagnie possédant, exploitant ou utilisant un chemin de fer urbain ou une partie d'un chemin de fer urbain dans une ville, pour le transport des voyageurs, paiera pour chaque mille de voie dans les limites de la ville une taxe de : —(*a*) $20 si son parcours ne dépasse pas 20 milles ; (*b*) de $35 si ce parcours dépasse 20 milles mais ne dépasse pas 30 milles ; (*c*) de $45 si ce parcours dépasse 30 milles mais ne dépasse pas 50 milles, et (*d*) de $50 si ce parcours dépasse 50 milles. Le parcours sera calculé sur la voie simple, chaque mille de double voie étant compté comme deux milles de voie simple ; mais en calculant le parcours, les aiguillages, voies d'évitement, voies conduisant dans les écuries ou remises à voitures, "*Y*" et courbes posés aux angles de rues et parties

de la voie non utilisées généralement pour le transport des voyageurs ne seront pas comptés."

Dans l'Ontario, les municipalités imposent aussi des taxes aux chemins de fer.

Québec.—L'article 8 de la "Loi imposant des taxes sur les corporations commerciales, etc.", se lit comme suit :—

" Sur toute compagnie de chemin de fer possédant, exploitant ou employant, en totalité ou en partie, dans cette province, un chemin de fer à vapeur ou électrique, trente dollars par mille pour chaque ligne principale, pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, quinze dollars par mille pour chaque voie additionnelle possédée, exploitée ou employée comme susdit, et vingt dollars par mille pour chaque embranchement pour une voie simple et, quand la ligne se compose de deux voies ou plus, dix dollars par mille pour chaque voie additionnelle."

Il existe aussi une taxe municipale dans la province de Québec.

Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.—Dans ces deux provinces, les chemins de fer ne sont assujettis à aucune espèce d'impôts.

Manitoba.—L'article 5 de l'Acte concernant la taxation des chemins de fer dit :—

" Afin d'augmenter le revenu de la Couronne dans la province du Manitoba, toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement, ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer dans la dite province, paiera annuellement à la Couronne dans la province une part ou proportion des recettes brutes des dites compagnies de chemins de fer dans la province du Manitoba, comme suit : Pour et durant les années 1900, 1901 et 1902, 2% des recettes brutes de ces compagnies. Durant chacune des années après 1902, les sommes qui pourront être déterminées par le lieutenant-gouverneur en Conseil, n'excédant pas cependant 3% des recettes brutes des compagnies."

Saskatchewan.—L'article 3 de l' "Acte coucernant la taxation des recettes des compagnies de chemins de fer" décrète ce qui suit :—

" Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant actuellement ou qui pourra à l'avenir posséder ou exploiter une ligne ou des lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan paiera, durant l'année mil neuf cent huit, et annuellement durant les années subséquentes, à la Couronne en cette province, la part ou proportion de ses recettes brutes provenant des dites lignes, ou des parties de ces lignes de chemins de fer situées dans la Saskatchewan, qui pourra être déterminée par le lieutenant-gouverneur en Conseil, cette part ou proportion ne devant pas dépasser ce qui suit :—(*a*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis sept ans ou plus, 3% des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne ; (*b*) Relativement à la partie du chemin de fer ou embranchement en exploitation depuis cinq ans ou plus, mais moins de sept ans, $1\frac{1}{2}$% de ces recettes brutes ; cependant, aucune taxe ne sera payable en vertu du présent acte sur les recettes brutes d'un chemin de fer ou embranchement avant que ce chemin de fer ou embranchement ait été exploité pendant cinq ans."

Alberta.—Bien que nous ne puissions citer les propres termes de la loi relative à ce sujet, il est évident que l'on impose une taxe spécifique d'environ $120 par mille. Durant l'année dernière, sur 571·45 milles de chemin de fer exploités, la province a prélevé des taxes s'élevant à $68,490.51. Pour les fins de cette mesure, l'évaluation des chemins de fer dans la province d'Alberta a été fixée à $11,985.34 par mille.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Le nombre de milles de parcourus par les chemins de fer électriques du Canada a été porté durant l'année 1908 de 814·52 à 992·03, soit une augmentation de 177·51 milles. Depuis 1907 quatre lignes ont été ajoutées à celles qui font des rapports, ce qui en porte le nombre à 53.

Le 30 juin 1908, le total du capital payé s'élevait à $87,903,231, contre $75,195,475 en 1907, soit une augmentation de $12,707,756. Si l'on compare à ceux de 1907 les item qui forment la somme totale du capital versé on arrive au résultat suivant :—

—	1907.	1908.
	$	$
Actions ordinaires	39,251,746	45,425,558
Actions privilégiées	4,240,000	4,869,708
Obligations	28,459,537	33,859,651
Autres sources	2,707,439	3,254,968
Subventions	636,744	493,346
Total	75,195,475	87,903,231

Les subventions mentionnées ci-dessus se répartissent comme suit : gouvernement fédéral, $118,400 ; provinces, $306.945.50, et municipalités, $150.000. L'écart entre 1907 et 1908, en ce qui concerne les subventions, s'explique par le fait que l'on a exclu les sommes impayées de cette dernière année,

Le 30 juin 1908, la dette flottante s'élevait à $5,363,319.70, contre $7,567,024.90 en 1907.

—	1907.	1908.
	$	$
Voyageurs	12,013,421	13,233,724
Marchandises	344,367	346,021
Poste et messageries	41,951	54,883
Autres sources	233,190	372,421
Total	12,630,430	14,007,049

Les frais d'exploitation se sont élevés à $8,695,879.91, soit une augmentation de $958,628.14 comparativement à l'année 1907. Les item qui forment ce total, comparés à l'année précédente, sont les suivants :

—	1907.	1908.
	$	$
Voie et bâtiments	765,685	912,929
Force motrice	1,412,359	1,803,723
Entretien des voitures	1,060,783	1,118,925
En général	4,498,424	4,860,303
Total	7,737,251	8,695,880

La proportion des frais d'exploitation relativement aux recettes brutes a été de 62.08, soit une augmentation de .83 sur le résultat de l'année précédente.

Les recettes nettes de $5,311,169.57 accusent une augmentation de $412,515.99, comparées à 1907. Ce résultat égale 6.04 pour 100 de la totalité du capital.

Le service public des chemins de fer électriques a effectué en 1908 le transport de 299,099,309 voyageurs et de 732,475 tonnes de marchandises. Comparés à ceux de 1907, ces chiffres indiquent une augmentation de 26,099,905 voyageurs et de 252,744 tonnes de marchandises. Le nombre total de milles parcourus a été de 56,964,881, dont 56,412,035 ont été parcourus par des voitures à voyageurs et 552,846, par des wagons à marchandises. Les locomotives ont en outre parcouru une distance de 303,391 milles.

On a amélioré le matériel roulant des lignes durant l'année en y ajoutant 237 wagons, dont 178 ont été fabriqués au Canada et 59 à l'étranger.

En comparant le nombre des employés en 1907 et en 1908 on arrive au résultat suivant :

—	1907.	1908.
Officiers supérieurs	190	172
Commis	483	570
Conducteurs	2,394	2,592
Gardes-moteurs	2,252	2,459
Autres employés	3,712	4,161
Total du nombre d'employés	9,031	9,954
Total du bordereau de paie	$5,291,585	$5,757,578

Comme on peut le voir, le nombre des employés a augmenté de 923 et le total du bordereau de paie de $465,993. Le total des appointements et salaires a atteint 61.21 pour 100 des frais d'exploitation.

Les relevés des accidents survenus durant l'année démontrent que 67 personnes ont été tuées et que 1,883 ont été blessées—soit une diminution de 4 sur le nombre des tués et une augmentation de 147 sur le nombre des blessés comparativement à 1907. Sur le nombre des tués, 18 étaient des voyageurs, 6 des employés et 43 ont été classés sous la rubrique " Autres ". Sur le nombre des blessés, il y a eu 1,156 voyageurs, 188 employés et 539 autres. Comparativement à 1907, le résultat est comme suit ;

—	1907.		1908.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	27	988	18	1,156
Employés	7	216	6	188
Autres	37	532	42	539

Les causes attribuées aux accidents en 1908 ont été les suivantes :

—	Tués.	Blessés.
Tombés à bas des tramways	5	65
Sautant sur les tramways ou sautant hors des tramways	6	911
Travaillant près de la voie	0	1
Passant bras ou tête hors des fenêtres	1	10
Attachant les tramways	0	5
Collisions ou déraillements	3	164
Frappés aux croisements des routes	30	114
Sur la voie	15	136
Heurtant les ponts	0	3
Autres causes	7	474
Total	67	1,883

Ci-suit un sommaire des faits relatifs aux chemins de fer électriques du Canada durant les années écoulées depuis 1901 :

—	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.
Total du nombre de milles	*674.58	557.59	759.36	766.50	793.12	813.74	814.52	992.03
Capital versé	$39,076,018	41,593,063	47,096,453	50,399,188	61,033,321	63,857,967	73,567,795	87,903,231
Recettes brutes	$5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609	9,357,125	10,966,871	12,630,430	14,007,049
Recttes nettes	$2,333,120	2,683,583	2,760,819	3,127,092	3,438,931	4,291,834	4,971,624	5,311,170
Recettes—voyageurs	$5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373	8,932,913	10,438,000	12,013,421	13,233,724
" marchandises	$95,082	127,917	164,188	182,143	216,022	288,105	344,367	346,021
" malles et messageries	$33,135	15,952	20,276	30,738	31,753	35,041	41,951	54 883
" autres sources	$110,377	146,652	160,803	158,353	176,435	205,724	233,190	372,421
Total des frais d'exploitation	$3,435,162	3,802,855	4,472,858	5,326,516	5,918,194	6,675,037	7,737,251	8,695,880
Entretien de la voie et des bâtiments	$310,892	445,837	481,236	606,146	629,656	608,767	765,684	912,929
Coût de la force motrice	$502,101	541,087	777,201	1,377,199	1,240,001	1,242,075	1,412,358	1,803,723
Entretien des wagons	$322,700	353,891	606,602	659,213	747,073	894,460	1,060,783	1,118,925
Frais généraux et d'exploitation	$2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957	3,301,462	3,929,733	4,498,424	4,860,303
Total du nombre de milles parcourus par les wagons	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124	45,959,101	50,618,836	53,361,227	56,964,881
Voyageurs transportées	120,934,656	137,681,402	155,662,812	181,689,998	203,467,317	237,655,074	273,999,404	299,099,309
Tonnes de marchandises transportées	287,926	266,182	371,286	400,161	510,350	506,024	479,731	732,475

* On a inclus improprement dans ce chiffre les doubles voies et les garages.

ACCIDENTS.

Année.	Personnes tuées.				Personnes blessées.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transporté.	Un tué par chaque	Un blessé par chaque
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,037
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1 156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736

Pour l'année 1909 on a adopté de nouvelles listes et classifications statistiques qui produiront deux résultats excellents : Premièrement, une méthode uniforme de compilation, et en second lieu, l'uniformité des statistiques de chemins de fer électriques en ce qui concerne le Canada et les Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur de la statistique des chemins de fer.

TABLEAU I.—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1908.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Alberta Railway and Irrigation Co	De Lethbridge, district d'Alberta, T.N.-O., jusqu'à Coutts, frontière intern., larg. de voie, 4 pds 8½ pcs.	64·61	
	Aussi, 3e rail sur 20 milles, formant une larg. de 3 pds.		
	De Stirling à Cardston	47·21	
			111·82
Albert méridional	Embranch. Harvey, de la Jonction à Alma, N.-B.	16·00	
	" " d'Albert à Harvey-Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	Du Saut-Ste-Marie à Chippewa—Ligne mère	69·35	
	Embranch.—De Michipicoten à Helen-Mines	10·29	
	" De Josephine-Jonct. à Josephine-Mine.	10·00	
			89·64
Atlantique, Québec et Occidental.	82 milles en voie de construction		20·00
Baie des Chaleurs, dans le réseau de l'Atlantique et du Lac-Sup.	De la station Métapédia, sur l'Int., à Paspébiac, 100 m.		100·00
Ch. de fer de la Baie-de-Quinté	De Deseronto à Bannockburn	76·00	
	" à l'ouest de Deseronto	2·00	
	De Yarker à Sydenham	11·37	
			89·37
Bedlington et Nelson	De la frontière internationale à Port-Hill à la jonction du ch. de fer C.-P. à Creston, et de la jonction avec le ch. de fer C.-P. à Sirdar, jusqu'à Kuscomok		23·97
	Loué—De Wilks à Sirdar-Junction		8·67
Beersville Coal and Railway Co.	D'Adamsville à Mount-Carlyle		8·63
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	De la frontière internationale à Bannerman jusqu'à Brandon, Man		69·45
Bessemer et Baie-Barry			5·00
Yukon britannique	De White-Pass à l'embranchement de White-Horse et cet embranchement		90·32
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur le ch. de fer Int., à Bouctouche, N.-B.		32·00
Brockville, Westport et Nord-Ouest	De Brockville à Westport, Ont		45·00
Bruce-Mines et Algoma	De la ville de Bruce-Mines à Rock-Lake Mine		17·28
Canada-Atlantique, y compris ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, maintenant dans le réseau du Grand-Tronc	De la ville d'Ottawa au raccordement avec le G.-T. à Lacolle et à la frontière des E.-U. Traverse le Saint-Laurent au pont du Coteau. Se relie au G.-T au Coteau et à Lacolle, et à Ottawa jusqu'à Dépôt-Harbour, lac Huron, près de Parry-Sound		396·41
Comtés du Centre	De Glen Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	22·24	
Loué au Canada-Atlantique	De South-Indian, sur le Can.-Atlantique, à Rockland.	16·25	
			38·49
Canadian-Northern	De Port-Arthur à la rivière La-Pluie	286·90	
	De la frontière internationale à Winnipeg	108·00	
	De Beaver à Edmonton	751·36	
	Embranchement de Stantey-Jct. à Gunflint-Lake	66·90	
	" Carman-Jonction à Somerset	78·60	
	" Neepawa Jonction à McCreary Junction	70·40	
	" Gilbert-Plains-Junction to Prince-Albert.	360·60	
	" Sifton-Junction à Winnipegosis	21·20	
	" Emerson à South-Junction	72·70	
	" Winnipeg à voie de transfert	9·96	
	" Rossburn-Junction à Rossburn	79·00	
	" Greenway à Adelpha	52·10	
	" Arizona-Jonction à Brandon-Junction	77·00	
	" Brandon-Jonction à Carberry	22·80	
	" Oak-Point Junction à Oak-Point	60·40	
	" Hartney à Virden	37·40	
	" Battleford à Battleford-Jonction	8·00	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian-Northern—*Suite*......	Embranchement—Edmonton-Junction à Morinville..	22·90	
	" Edmonton à Stony-Plains...	21·40	
	" Oakland à Tobogan..............	17·30	
	" Thunderhill-Junction à la limite de la province................	20·10	
			2,245·02
Canada Coals and Railway Co., ci-devant Joggins.	Maccan Station, ch. de f. Int., à Joggins Coal Mine..	....	12·00
Canada-Southern..	Ligne-mère—Windsor, Ont., au Pont Suspendu......	226·18	
	Embra. Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg.	16·83	
	Embranc. St-Clair—St-Clair-Junction à Courtright...	62·63	
	Embr. de Fort-Erié—Fort-Erié à Welland-Junction .	17·50	
	Embr. d'Erié et Niagara—Vieux-Fort Erié à Niagara	30·60	
	Embranch. d'Oil-Springs—Oil-Springs à Oil-City.....	5·50	
Loué	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolea	7·00	
"	Leamington et Saint-Clair—Comber à Leamington....	15·95	
			382·19
Canada-Eastern, maintenant compris dans le ch. de f. Intercolon.	Ci-devant Northern and Western of New-Brunswick. De Frédériction à Loggieville.....	125·00	
Pacifique Canadien : Propriétaire............. ..	Ligne-mère—Québec à Jonction-Saint-Martin	159·80	
	" Montréal à Ottawa......	120·30	
	" Ottawa à Bonfield......	223·60	
	" Bonfield à Vancouver...........	2.564·50	
			3,068·20
	Embranchement—Dunmore à Crow's-Nest..........	213·90	
	" jonction des Piles aux Grandes-Piles..	26·90	
	" de Jonction de Berthier à Berthier ...	2·10	
	" de Jonction de Joliette à Saint-Félix..	16·60	
	" de Jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13 30	
	" " " à St.-Eustache..	6·00	
Montréal et Occidental.........	" Saint-Jérome à Labelle..............	66·90	
	" de Jonction de St-Lin à Saint-Lin....	15·10	
	" Stn. Bucking. au village de Buckingham	3·20	
Ch. de fer Brockville et Ottawa..	" Carleton-Junction à Brockville.	44·90	
	" Sudbury au Saut-Sainte-Marie.......	179·30	
	" Sudbury aux Mines de Cuivre........	5·60	
	" Dyment à Ottamine...	6 90	
	" Molson au Lac-du-Bonnet..	22·00	
	" McGregor à Varcoe	54·90	
	" Whittier-Junction à Emerson	63·80	
	" Rugby-Junction à Manitou	99·60	
	" Rugby-Junction à Winnipeg-Beach...	56·10	
	" Rosenfeldt à Gretna..........	13·70	
	" Rugby-Junction à Komarno.........	45·80	
	" Rudyard à Kaleida.....	8·00	
	Embranchement de Souris. Kenmay à Estevan................ .	156 20	
	Embranchement de Souris. Glenboro' à Souris.	46·00	
	Embranchement de Souris. Deloraine à Napinka.	18·60	
	Embranchement—Schwitzer-Junction à Régina.....	207·80	
	" North-Portal à Pasque.	160·30	
	" New-Westmin.-Jct. à N.-Westminster	8·20	
Colonisat. du Lac Témiscamingue	" Mattawa à Kippewa................	47·90	
	" Mission-Junction à Sumas.	10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head	27·40	
	" Vancouver à Coal-Harbour......	1·20	
	" Three-Forks à Sandon...	4·30	
	" Wood-Bay à Mowbray...............	25·70	
	" North-Star-Junction à Kimberly.....	19·10	
	" Deloraine à Lyleton....	37·40	
	" Fernie à Fernie-Mines.............	5·00	
	" Kirkella à Nokomis................	231·60	
	" Marysville-Junction à Marysville.....	0·90	
	" Crows-Nest à Kootenay-Landing.	180·90	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.* Colonisation du Lac Témiscamingue............	Embranchements—de Selkirk-Junction à Selkirk. ...		0·90	
	" de Wolseley à Reston............		121·90	
	" de Lauder à Jackson-Creek		29·10	
	" de Bolton-Junction à Romford. ..		226·00	
				2,531·00
	Longueur totale de voies possédées.		....	5,599·20
Lignes louées..............	Atlantique et Nord-Ouest (Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine jusqu'à la frontière du Maine, Qué..........	182·60		
	Renfrew-Jct. à Eganville, Ont.............	18·80		
			201·40	
	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont..........	51·70		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex-Ottawa	6·60		
			58·30	
	Ontario et Québec—			
	Montréal (gare Windsor) à Toronto-Jct...	338·90		
	Mile End à Adirondack Jct....	10·00		
	De Saint-Luc-Jct. à Western-Jct..........	1·70		
	De Toronto-Jct. à Toronto (gare Union)...	4·70		
	De Leaside-Jct. " "	5·30		
	De London à Windsor..	112·60		
			473·20	
	Credit-Valley—			
	De Toronto-Jonction à Saint-Thomas..	116·80		
	De Streetsville-Junction à Melville-Jct....	31·60		
	De Cataract à Elora.................. ...	27·30		
			175·70	
	West Ontario Pacific—Woodstock à London.........		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound..	116·60		
	D'Orangeville-Junction à Teeswater..	67·90		
	De Wingham-Junction à Wingham.......	4·60		
	Du réserv. de Mount-Forest à Mount-Forest	1·20		
			190·30	
	Guelph-Junction—			
	Guelph-Jct., sur le ch. de f. Credit-Valley, à Guelph.		15·00	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon........		11·00	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil à la jct. du Canada-Atlantique	86·70		
	De Rigaud à Pte-Fortune..................	6.80		
			93.50	
	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool—			
	De Burketon-Junction à Bobcaygeon..............		38·70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	D'Hamilton-Junction à Hamilton....		2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—			
	De la ligne-mère du ch. de fer P. C. à son raccord. avec l'embranch. des Grand.-Piles jusqu'au Cap-de-la-Madeleine........		2·30	
	Nouveau-Brunswick—			
	De Woodstock à la frontière du Maine....	59·50		
	De Newburg-Junction à Frédéricton.... ..	58·00		
	D'Aroostook-Junction à Edmondton.......	57·10		
			174·60	
	Saint-Jean et Maine—			
	De Vanceboro à Saint-Jean.......... ...	90·30		
	De Fairville à Saint-Jean-ouest.....	3·50		
			93·80	
	Frédéricton—			
	De Frédericton Junction à Frédéricton.......		22·10	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique Canadien—*Suite.*			
Lignes à bail ...	Nouveau-Brunswick et Canada—		
	De McAdam-Junction à Saint-Etienne....	33·90	
	De Watt-Junction à Saint-André..........	27·50	
	De McAdam-Junction à Woodstock.......	51·10	
	De Debec-Junction à la frontière du Maine.	5·10	
			117·60
	Chemin de fer Saint-Etienne et Milltown—		
	De Saint-Etienne à Milltown		4·60
	Tobique-Valley—		
	Perth-Centre à Plaster-Rock		27·50
	Manitoba et Nord-Ouest—		
	De Portage-la-Prairie à Yorkton.....	222·90	
	De Binscarth à Russell..................	12·30	
	De Yorkton à Sheho	42·20	
	Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Rapid-City	18·20	
			295·60
	Colonization Manitoba-Southwestern—		
	De Manitou à Deloraine..................	100·30	
	De La Rivière à Glenboro'................	102·70	
	D'Elm-Creek à Carman..................	12·10	
			215·10
	Great-Northwest-Central—		
	De Chater à Miniota.....................	71·60	
	De Forrest à Lenore........	40·70	
			111·70
	British-Columbia-Southern—		
	De Nelson à Proctor.....................	20·40	
	De Curzon à Kingsgate..................	8·50	
			28·90
	Colonisation du Nord—		
	De Labelle à Nominingue........................		23.50
	Shuswap et Okanagan—		
	Du raccordement avec le chemin de fer C.P. à Sicamous au Lac-Okanagan......................		50·80
	Nakusp et Slocan—		
	De Nakusp, sur le lac La Flèche, aux Trois-Fourches du ruisseau Carpenter, C.-B...........		36·40
	Columbia and Western—		
	De Castlegar Junction à Midway..........	103·20	
	De Castlegar-Junction à Rossland.........	29·30	
	Route muletière jusqu'à Smelter-Junction.	2·00	
	Embr. des Mines,y comp. Rossland à Le Roi	24·80	
			159·30
	Kootenay et Arrowhead—		
	De Lardo à Gerrard		33·20
	Columbia et Kootenay—		
	De Nelson à Robson.....................	27·40	
	Embranchement de la rivière Kootenay....	·80	
	De Slocan-Junction à Slocan	31·30	
			59·50
	Iles Vancouver et Lulu, de Vancouver à Steveston.		16·90
	Calgary et Edmonton—		
	De Calgary-Jonction à Strathcona.........	190·60	
	" à MacLeod-Junction.	105·20	
	De Wetaskiwin à Hardesty..............	95·00	
	De Lacombe à Stettler..................	49·60	
			440·40
	Ottawa-Northern and Western—		
	De Hull à Waltham................... ...	77·50	
	De Hull-Junction à Maniwaki...... ...	80·90	
			158·40
	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique—		
	D'Ingersoll à Port-Burwell........................		33·40

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Pacifique Canadien—*Suite.*				
Lignes à bail	Guelph et Goderich—			
	De Guelph à Goderich		79·90	
	Nicola, Kamloops, et Similkameen—			
	De Nicola à Spence's-Bridge		47·00	
	Walkerton et Lucknow—			
	De Walkerton à Saugeen-Junction		37·70	
	Longueur totale des lignes à bail			3,556·60
	" possédées			5,599·20
	" dans le réseau du P. Can.			9,155·80
Chemins de fer du gouvernement canadien	Intercolonial—			
	De Halifax à la jonction de Sainte-Rosalie	796·43		
	Embranchement de Dartmouth	12·38		
	De Truro à Sydney	214·55		
	De la Pte-du-Chêne à Saint-Jean	100·74		
	Embranchement d'Indian-Town	13·51		
	De Saint-Léonard-Junction à Nicolet	14·61		
	Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·25		
	De St-Charles-Jct. à Chaudière-Junction	16·98		
	Embranchement de Dalhousie	7·00		
	De Pictou à Oxford-Junction	69·10		
	De Brown's-Point à Stellarton	12·23		
	De New-Glasgow-Jct. à Pictou-Landing	7·76		
	De Pugwash-Junction à Pugwash	4·70		
	De Fredericton à Loggieville	125·00		
	Embranchement de Sydney-Mines	7·08		
	Embranchements pour marchandises	42·90		
				1,451·22
	Embranchement de Windsor (32 milles) du ch. de fer Int. exploité par le ch. de fer Dominion-Atlantic			
	Ile-du-Prince-Edouard—			
	Ligne-mère de Tignish à Georgetown	158·60		
	De Charlottetown à Murray-Harbour	52·30		
	Embranch.—De Mount-Stewart à Souris	38·40		
	" De Montague-Jct. à Montague	6·20		
	" D'Emerald au Cap-Traverse	12·00		
				267·50
				1,718·72
Canadian-Northern, Ontario	De Toronto à Parry-Sound			146·80
Canadian-Northern, Québec	De Hawkesbury à la Rivière-à-Pierre	169·00		
	De Montfort-Junction à Huberdeau	33·00		
	De Saint-Jérôme à Montfort-Junction	15·20		
	De Montréal à Joliette	36·20		
	Embranchements	13·40		
				266·80
Chemin de fer du Cap-Breton	De Pointe Tupper à Saint-Pierre		30·00	
	Terminus à Saint-Pierre		1·00	
				31·00
Caraquet	De Gloucester-Junction, ch. de fer Intercolonial à 5 milles au sud de Bathurst-Station, vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs à Shippigan-Harbour, N.-B.			68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, Qué., se raccordant aux deux termini avec les vapeurs de l'Ottawa River Navigation Company (largeur de la voie, 5 pds 6 pouces)			13·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Central Ontario	De Picton à Trenton-Junction 32·17 De Trenton-Junction à Coe Hill 72·60 D'Ormsby-Junction à Maynooth 35·36	....	140·13
Ch. de fer Central du Nouveau-Brunswick, mainten. New Brunswick Coal and Railway Co.	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman	44·66	
	Prolongement de Chipman à Minto	13·34	58·00
Campbellford, Lac-Ontario et Occidental	De Cobourg, Ont., à la jonction avec le chemin de fer Central Ontario, 49 milles en voie de construction..		
Crows Nest Southern	De la frontière internationale à Michel, C.-B	....	74·18
Cumberland Railway and Coal Company (ci-devant Spring Hill and Parrsboro')	De Spring Hill-Jonction, chemin de fer Intercolonial, aux houillères de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	....	32·00
	De Spring-Hill et de l'embran. d'Oxford, 14 milles des houill. de Spring-Hill, au village d'Oxford, sur l'embr. d'Oxford et New-Glasgow, Intercol., pas exploité.		
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annopolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis-Valley, et bail de l'embr. de Windsor de l'Intercolonial et Midland de la Nouv.-Ecosse.	De Windsor à Yarmouth	169·68	
	Embranchements—		
	De Wilmot à Torbrook	5·26	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de Cornwallis-Valley)	14·00	
	Embranch Windsor de l'Intercolonial—De Windsor à Windsor-Junction, ch. de fer. Intercol, 14 milles à partir de Halifax, à bail	32·00	
	De Windsor à Truro	57·44	278·38
Edmonton, Yukon et Pacifique	De Strathcona à Edmonton, T.N.-O.	....	4·50
Elgin et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac avec le ch. de fer Intercolonial ; de là à Havelock, dans le comté de King, N.-B.	27·00	
	De Havelock à Keith's-Mills	1·00	28·00
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver.	....	78·00
Ch. de f. Frédericton et pont Ste-Marie, maint. sur l'Intercolonial	Sur la riv. St-Jean, se racordant au ch. de fer de Frédericton, à Frédericton, avec le ch. de fer du Nouv-Brunswick et le ch. de f. Canada-Eastern à Ste-Marie		
Grand-Tronc (possédé)— Division-Est	....	....	.... 736·36
Division Nord	....	....	.... 884·64
Division Centre	....	....	1,326·14
			2,947·14
A bail et en partie possédé	Chemin de fer Buffalo et Lac-Huron		
	De Fort-Erié à Goderich	161·30	161·30
	Longueur totale des lignes possédées et à bail	....	3,108·44

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Tunnel Saint-Clair et abords	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron—raccordant le ch. de fer Grand-Tronc aux ch. de fer de l'Etat du Michigan	....	2·25
	(Longueur du tunnel entre les portails 6,000 pds, cylindriques dans la section, avec diamètre intérieur de 19 pds 10 pouces).		
Grand-Tronc-Pacifique	En voie de construction, 698 milles de voie posée....		
Rive du Golfe..................	De la jonct. avec le ch. de f. Caraquette à Pokemouche jusqu'à Tracadie, expl. par le ch. de f. Caraquette..	....	16·78
Halifax and South-western, ci-devant Nova Scotia Southern, y compris Central Nova Scotia, Halifax et Yarmouth et Middleton et Victoria-Beach........	Halifax à Yarmouth..............	246·80	
	Mahone-Junction à Lunenburg..............	7·60	
	Bridgewater-Junction à Middleton-Junction.........	53·20	
	New-Germany-Junction à Caledonia..............	22·21	
	Middleton-Junction à Victoria-Beach...............	40·00	
		———	369·81
Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham..	De Hampton, sur le ch. de f. Intercolonial, à St-Martin, comté de Saint-Jean, N.-B., sur la baie de Fundy ..	....	30·00
Hereford........................	De la frontière internationale à Lime-Ridge, Québec, se reliant au ch. de fer Pacifique-Canadien à Cookshire, Maine-Central à la front. internationale, et au Québec-Central à Dudswell..................	....	52·85
Hillcrest Ry. and Coal Co.......	Hillcrest Jct. à Hillcrest....................	....	1·50
Ch. de fer Interprovincial, pont et abords, maintenant compris dans l'Ottawa. Northern & Western	A travers la riv. Ottawa, dans la ville d'Ottawa. 1·40		
Irondale, Bancroft et Ottawa ...	De la jonction avec le ch. de f. Grand-Tronc près Kinmount-Station, à Bancroft-Station................	....	48·00
Inverness et Richmond, mainten. Inverness Ry. and Coal Co	Inverness à Pointe-Tupper-Junction	....	65·50
Kaslo et Slocan	De Kaslo à Sandon, C-B.........................	28·33	
	De la jonction à Cody.........................	3·40	
		———	31·73
Kent-Northern et ligne à bail....	Richibouctou, N.-B., à Kent-Jct., c. de f. Intercolonial	....	27·00
Saint-Louis et Richibouctou	Richibouctou, à Saint-Louis	....	7·00
Kettle-River-Valley	Grandes-Fourches à la frontière internationale	....	3·86
Kingston et Pembroke..........	Ligne-mère de Kingston à Renfrew...............	103·40	
	Embranch. Glendower—Bedford à Zanesville Mine..	4·10	
	" Robertsville—A Robertsville Mines......	·90	
	" A Doran's-Mills, Charcoal-Works-McLaren's-Mills, Bethlehem-Iron-Mines, Lavant-Mills, Clyde-Forks-Mills, Wilson's-Mine, Carswell's-Mills, William's-Mine, Cameron-Bay..................	1·40	
	(Se raccorde au Grand-Tronc à Kingston, au Pacifique Canadien à Sharbot-Lake et à Renfrew.)		
		———	109·80
Ch. de fer des Mines du Klondike	Dawson-City à Sulphur-Springs..................	31·81	
Lenora Mount Sicker	Lenora-Mines à Crofton, C.-B		12·00
Lotbinière et Mégantic..........	Lyster-Station, Grand-Tronc, à St-Jean des Chaillons.	....	30·00
Lac-Erié et Rivière-Détroit......	Walkerville, Ont., à Saint-Thomas	126·78	
Erié et Huron	Rondeau à Sarnia............................	72 03	
		———	198·81
London et Port-Stanley.........	London à Port-Stanley, sur le Lac Erié............	....	23·66
Liverpool et Milton	De Liverpool, N.-E., à Milton	....	5·53
Manitoulin et Rive-Nord	Sudbury à Gertrude-Mines.....................	....	13·69
Rivière-Maganetawan	Burks-Falls, sur le chem. de fer Grand-Tronc, à la riv. Maganetawan..........................	....	1·91
Middleton et Victoria-Beach, maintenant compris dans le réseau de Halifax et Sud-Ouest..	Middleton à Victoria-Beach.		

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
The Manitoba Ry., ci-devant—The Northern Pacific & Manitoba, the Winnipeg Transfer Ry., the Portage and North-western, the Waskada and Northeastern loué au gouv. du Manitoba et exploité par le Canadian-Northern... ...	De la frontière internationale à Winnipeg et embranch.	....	350·68
Marmora Ry. and Mining Co., (ci-devant Ontario, Belmont et Northern)	De la jonction du Central-Ontario à Wanston........	....	9·60
Midland of Nova Scotia (ci-devant Stewiack-Valley)	De Windsor à Truro, N.-E., *voir* Dominion-Atlantic-Railway............	....	
Vallée de Massawippi...........	De Lennoxville à la frontière du Vermont où il se raccorde avec le ch. de fer des rivières Passumpsic et Connecticut ; se raccorde aussi avec le Grand-Tronc et C.P.C. à Lennoxville............	31·95	
	Embranchement—de Stanstead-Junction à Stanstead.	3·51	
			35·46
Midland of Manitoba.......	De la frontière internationale au Portage-la-Prairie...	77·01	
	" " à Morden.............	15·25	
			92·26
Montréal et Vermont-Junction ..	Du raccordement avec le ch. de f. Stanstead, Shefford et Chambly à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., au raccordement avec le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont ; se raccorde aussi à Stanbridge avec le chemin de fer Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Province			
Ligne	Raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert jusqu'à Farnham....	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire........................	8.60	
	De Farnham à Freligsburgh.........................	18·00	
			58·60
Montréal et Atlantique (ci-devant Southeastern)............	Ligne-mère—De Farnham à Richford, sur la frontière internationale...	43·70	
	De Sutton-Junction à Drummondville................	59·20	
		102·90	
	A bail—Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume..	60·50	
			163·40
	(Se raccorde au ch. de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, Stanstead, Shefford et Chambly)		
Morrissey, Fernie et Michel......	De Swinton à Carbonado, C.-B., et ligne à bail......	....	10·85
Napierville-Junction.	De Saint-Constant-Junction à Rouse's-Point...	....	27·11
Nelson et Fort-Sheppard	De Five-Mile-Point à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B......	....	60·12
New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company, maintenant Nova Scotia Steel and Coal Co.	De Ferrona-Junction, ch. de fer Int., à Sunny-Brae..	....	12·50
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.........	De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au Cap Tourmente.	....	36·00
New-Brunswick Southern (ci-devant Shore Line)............	De Saint-Jean, N.-B., à Saint-Stephen, N.-B	....	82·35
New-Westminster-Southern......	De Douglas à South-Westminster............	....	24·10
Nosbonsing et Nipissingue.......	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue.	....	5·50
Montagne d'Orford.............	De Windsor-Mills à Maisonville	....	55·10
Ottawa et New-York............	D'Ottawa à la frontière internationale près de Cornwall	....	56·90
Pembroke-Southern loué au Canada-Atlantique........... ...	De Pembroke à Golden-Lake...............	....	21·36

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Philipsburg Ry. and Quarry Co..	De la station Stanbridge du ch. de fer P.C. et Central-Vermont, Philipsburg, comté de Missisquoi........	....	6·00
Pontiac et Renfrew........	De la station Wyman sur le ch. de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, aux mines de fer de Bristol, comté de Pontiac, P.Q	....	4·25
Embranchement Princeton du Washington Co. Ry., (E.-U.A.)	De la frontière internationale près de Waring à la frontière internationale près de Woodland.........	....	5·10
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (dans le réseau du Can.-Northern)	Du ch. de fer Pac.-Can. à Régina, allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et à Prince-Albert.........	....	255·50
Pont de Québec et abords de raccordement aux ch. de fer......	(Traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec, en voie de construction, 10 milles).		
Québec et Lac-Saint-Jean	De Québec à Chambord-Junction..................	176·00	
	De Chambord-Junction à Chicoutimi............	51·00	
	De Valcartier à Gosford	5·50	
	De Chambord-Junction à Roberval.................	14·00	
		———	246·50
Québec-Central.................	Ligne-mère—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, ch. de fer Intercolonial à 5 milles de Lévis............	138·00	
	De Beauce-Junction à St-Georges	24·00	
	Tring-Mégantic—De Tring-Junction à Mégantic.....	60·00	
	(Raccorde aux ch. de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Boston and Maine à Sherbrooke).	———	222·00
Québec et Nouvean-Brunswick...	(De Chaudière-Junction à Connors, N.-B., 135 milles, 3 milles en voie de construction).		
Québec, Montmorency et Charlevoix..............	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente................................	....	26·00
Québec-sud, comprenant le ch. d. fer de la Vallée de l'Est du Richelieu et des Comtés-Unis.	Noyan-Junction à Saint-Robert-Junction...........	82·00	
Et ch. de fer de la Rive-Sud.....	De Pierreville au raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert................................	61·75	
		———	143·75
Red-Mountain..................	De la frontière internationale, C.-B., à Rossland.	... .	9·59
Ristigouche et Occidental, maint. International du N.-Brunswick.	De Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, 110 milles (67 milles en voie de construction)........	... .	43·00
Rutland et Noyan...............	De la frontière internationale à Noyan-Junction......	... ...	3·39
Stanstead, Shefford et Chambly..	Du raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Vermont près de St- Jean, vers l'est jusqu'à Waterloo..........................	....	43·00
Prolongement du pont et du ch. de fer de St-Jean, maintenant loué au ch. de fer P.C.........	De St-Jean à Fairville, traversant la riv. St-Jean sur un pont à armature en acier, et raccordant le ch. de fer Intercolonial avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick, C.P.C. compris dans le réseau du ch. de fer Pacifique-Canadien, 200 milles.		
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup....................	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles, dont 6 milles sont construits....................	....	....
Salisbury et Harvey (ci-devant ch. de fer Albert).	Salisbury à Albert, N.-B	....	50·00
Schomberg et Aurora.......... .	Du Lac-Bond, Ont., à Schomberg	....	14·40
Saint-Laurent et Adirondack....	Du raccordement avec le Canada-Atlantique, près Valleyfield, à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique-Canadien à Adirondack-Junction..	12·90	
	A bail—De Valleyfield à Beauharnois..............	13·30	
		———	46·12
Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co)......	De Sydney-Harbour à Louisburg-Harbour...........	39.31	
	Embranchement des houillères......	13·44	
	De Sydney-Junction à Sydney..............	1·25	
		———	54·30

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Distribution.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Rivière Ste-Marie, maintenant Cie de ch. de f. et d'Irrig. d'Alberta.	....	......	......
Témiscamingue et Ontario-Nord.	De North-Bay à Matheson.		209·40
Mille-Iles..........	De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à la jonction des Mille-Iles.	....	6·33
Témiscouata..........	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'International, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer du N.-Brunswick		
	Embr.—D'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean.	81·00	
	De Port-Burwell à Ingersoll, maintenant compris dans le chemin de fer Pacifique-Canadien..........	32·00	113·00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié..........	Du raccordement de Waterford avec le Canada-Southern a celui de Welland avec le Canada-Southern, traversant la ville de Hamilton..........	79·88	
	De Hamilton au raccordement du Grand-Tronc	·27	
	Chemin de fer de ceinture à Hamilton.	3·52	
			83·67
Trans-Canada..........	De Roberval à Port-Simpson, à travers le continent, d'un point situé à 60 milles de Roberval en allant vers l'ouest, en voie de construction.		
Victoria et Sidney..........	De Victoria à Sidney, C.-B..........	....	16·26
Victoria, chemin de fer et bateau-passeur..........	Ville de Victoria..........	....	1·14
Vancouver, Victoria et Oriental.	De Laurier aux Grandes-Fourches..........	16·47	
	De Grandes-Fourches-Junction à Phoenix..........	25·82	
	Des Grandes-Fourches aux hauts-fourn. de Granby	4·74	
	De Midway à la frontière internationale..........	28·89	
	De Chopaka à Keremeos..........	18·20	
	De New-Westminster à Vancouver..........	14·79	
	De Cloverdale à Port-Guichon..........	17·31	
			126·22
Houillères de Wellington..........	D'Union-Bay à Cumberland..........	....	10·75
	Prolongement de Wellington à Ladysmith..........	....	9·94
York et Carleton..........	Du raccordement avec le ch. de fer Canada-Eastern, à Cross-Creek-Station, jusqu'à Ryan-Brook, N.-B.	....	10·50
	Longueur totale du parcours..........	....	22,966·43

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie unique. Ligne représentée par le capital-actions. Ligne-mère.	Embranch et rameaux	Ligne de compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail	Ligne exploit. à l'entreprise, etc.	Ligne expl. en vertu de droits de circul.	Total des milles exploités.
1	Cie de ch. de f. et d'irrig., Alberta	111·29	·53				1·60	113·42
2	Albert-Sud	19·00						19·00
3	Algoma-Central et B.-d'Hudson	89·64						89·64
4	Atlantique et Lac Supérieur	100·00						100·00
5	Atlantique, Québec et Ouest (en voie de construction)	20.00						20,00
6	Baie-de-Quinté	78·00	11·37				19·00	108·37
7	Bedlington et Nelson	15·30			8·67			23·97
8	Cie de ch. de f. et h'le, Beersville (maintenant ch. de fer R.Nord)	6·13	2·50					8·63
9	Bessemer et Barry's-Bay	5·00						5·00
10	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	69·45						69·45
11	British-Yukon	85·80	4·52					90·32
12	Brockville, Westport et Nord-Ouest	45·00						45·00
13	Bruce-Mines et Algoma	17·28						17·28
14	Bouctouche et Moncton	32·00						32·00
15	Cie de ch. de fer et houille Canada (maint. Marit. Ry. & Power Co.)	12·00						12·00
16	Canada-Sud	226·18	156·01					382·19
	Chemins de fer de l'Etat—							
17	Intercolonial	1,408·32	42·90				40·30	1,491·52
18	Ile-du-Prince-Edouard	150·90	116·60					267·50
19	Canadian-Northern	1,146·26	1,100·00		349·44	255·50		2,851·20
20	Canadian-Northern, Ontario	144·80	2·00				4·00	150·80
21	Canadian-Northern, Québec	169·00	97·80					266·80
22	Pacifique-Canadien	2,564·50	2,110·40	3,018·00	1,294·50	168·40	93·90	9,249·70
23	Cap-Breton	31·00						31·00
24	Caraquette	68·00			16·78			84·78
25	Carillon et Grenville	13·00						13·00
26	Ontario-Central	140·13						140·13
27	Crows-Nest-Southern	74·18						74·18
28	Cie ch. de f. et houille, Cumberl'd	32·00						32·00
29	Dominion-Atlantic	241·12	5·26		32·00		14·51	292·89
29½	Edmonton, Yukon et Pacifique	4·50						4·50
30	Elgin et Havelock	27·00	1·00					28·00
31	Esquimalt et Nanaïmo	78·00						78·00
32	*Grand-Tronc-Pacifique							
33	Grand-Tronc (en Canada)	2,947·14			161·30		9·87	3,118·31
34	Grand-Tronc (Canada-Atlantiq.)	396·41			59·85			456·26
35	Halifax et Sud-Ouest	246·80	123·01				2·30	372·11
36	Hampton et Saint-Martin	30·00						30·00
37	Hereford	52·85						52·85
38	Cie c. f., hou. et coke de Hillcrest	1·50						1·50
39	International du N.-Brunswick	43·00						43·00
40	Cie ch. de f. et houille d'Invernes.	65·50						65·50
41	Irondale, Bancroft et Ottawa	48·00						48·00
42	Kaslo et Slocan, C.-B.	28·33	3·40					31·73
43	Kent-Northern	27·00						27·00
44	Vallée de la rivière Kettle	3·86						3·86
45	Kingston et Pembroke	103·40	6·40					109·80
46	Mines du Klondyke	31·81						31·81
47	Lac-Erié et Rivière-Détroit (réseau du Père-Marquette)	198·81					142·13	340·94
48	Liverpool et Milton	5·28	·25					5·53
49	Lotbinière et Mégantic	30·00						30·00
50	London et Port-Stanley	23·66					.42	24·08
51	Rivière-Maganetawan	1·91						1·91
52	Manitoulin et Rive-Nord	12·15	1·54					13·69
53	Vallée du Massawippi	31·95	3·51					35·46

* En voie de construction ; 698 milles de voie posée au 30 juin 1908.

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1908. Toutes les voies ferrées.

Nouvelle ligne construite durant l'année.	Rails. Fer.	Rails. Acier.	Deuxième voie. Ligne représentée par le capit.-actions. Ligne-mère.	Deuxième voie. Ligne représentée par le capit.-actions. Embr. et rameaux.	Deuxième voie. Ligne exploitée à bail.	Deuxième voie. Ligne expl. en vertu de droits de circulat.	Deuxième voie. Total des milles exploités.	Deuxième voie. Nouvelle ligne construite durant l'année.	Deuxième voie. Rails. Acier.	Numéro.
		111·82								1
		19·00								2
		89·64								3
		100·00								4
		20·00								5
		89·37								6
		23·97								7
		8·63								8
		5·00								9
		69·45								10
		90·32								11
		45·00								12
		17·28								13
		32·00								14
		12·00								15
		382·19	226·18	16·80			242·98		242·98	16
		1,451·22	16·00			28·18	44·18		16·00	17
	1·30	266·20								18
		2,851·20								19
		146·80								20
		266·80								21
		9,155·80	162·40		47·50		209·90		209·90	22
		31·00								23
		84·78								24
		13·00								25
		140·13								26
20·98		74.18								27
		32·00								28
·42		278·38								29
		4·50								29½
		28·00								30
		78·00								31
										32
		3,108·44	697·16				697·16		697·16	33
		456·26	·88				·88		·88	34
		369·81								35
		30·00								36
		52·85								37
		1·50								38
		43·00								39
		65·50								40
		48·00								41
		31·73								42
		27·00								43
		3·86								44
	6·40	103·40								45
		31·81								46
		198·81								47
		5·53								48
		30·00								49
		23·66								50
		1·91								51
		13·69	1·38				1·38		1·38	52
		35·46								53

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	VOIE UNIQUE. Ligne représentée par le capt.-actions. Ligne principale.	Embr. et rameaux.	Ligne de compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Ligne expl. en vertu de droits de circulat.	Total des milles exploités.
54	Midland du Manitoba	92·26						92·26
55	Montréal et Atlantique	102·90			60·50			163·40
56	Montréal et Ligne Provinciale	50·00	8·60					58·60
57	Montréal et jonction du Vermont	23·60						23·60
58	Morrissey, Fernie et Michel	5·82			5·03			10·85
59	Cie de ch. de f. et de m. Marmora	9·60						9·60
60	Jonction de Napierville	27·11						27·11
61	Nelson et Fort-Sheppard	55·42			4·70			60·12
62	Cie de h. et ch. de f. N.-Brunswick	58·00						58·00
63	Nouve u-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	36·00						36·00
64	Nouveau-Brunswick-Sud	82·19	0·16					82·35
65	New-Westminster-Sud	24·10					1·48	25·58
66	Nosbonsing et Nipissingue	5·50						5·50
67	Cie d'acier et de houille N.-E	12·50						12·50
68	Montagne-d'Orford	28·60	26·50					55·10
69	Ottawa et New-York	56·90					1·90	58·80
70	Cie de c. de f. et carr. Philipsburg	6·00						6·00
71	Pontiac et Renfrew	4·25						4·25
72	Branche de Princeton du ch. de fer Washington	5·10						5·10
73	Cie du Pont et ch. de fer de Québec (en voie de const.)							
74	Québec-Central	138·00	84·00					222·00
75	Québec et Lac-Saint-Jean	227·00	19·50					246·50
76	Cie d'écl. et de f. m. du ch. de f. Q.	24·00				2·00		26·00
77	Québec, Montréal et Sud	143·75						143·75
78	Montagne-Rouge	9·59						9·59
79	Rutland et Noyan	3·39						3·39
80	Salisbury et Harvey	45·00	5·00					50·00
81	Schomberg et Aurora	14·40						14·40
82	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00						43·00
83	Tunnel de Saint-Clair	2·25						2·25
84	Saint-Laurent et Adirondack	32·82			13·30		8·92	55·04
85	Sydney et Louisbourg	39·51	14·79					54·30
86	Saint-Louis et Richibouctou	7·00						7·00
87	Témiscouata	113·00						113·00
88	Temiscamingue et Ontario-Nord	205·00	4·40					209·40
89	Mille-Iles	6·08	·25					6·33
90	Toronto, Hamilton et Buffalo	79·88	3·79				4·36	88·03
91	Cie de cuivre de Vancouver (autrefois Lenora Mt. Sicker)	12·00						12·00
92	Vancouver, Victoria et Est	126·22						126·22
93	Victoria et Sydney, C.-B	16·26						16·26
94	" Terminal et bateau-passeur	1·14						1·14
95	Cie houillère de Wellington	10·75						10·75
96	Prol. de Ladysmith et Wellington	9·94						9·94
97	York et Carleton	10·50						10·50
	Totaux	13,560·47	3,955·99	3,018.00	2,006·07	425·90	344·69	23,311·12

durant l'exercice terminé le 30 juin 1908.—Toutes les voies ferrées.—*Fin.*

			Deuxième voie.							
Nouvelle ligne construite durant l'exercice.	Rails.		Ligne représentée p. le capital-actions.		Ligne exploitée à bail	Ligne expl. en vertu de droits de circulat.	Total des milles exploités.	Nouvelle ligne construite durant l'exercice.	Rails.	Numéro.
	Fer.	Acier.	Ligne princ'le.	Embr. et rameaux.					Acier.	
15·25	...	92·26	...	...	...	...	...	...	...	54
...	...	163·40	6·40	...	...	...	6·40	...	6·40	55
...	...	58·60	...	...	...	...	...	...	...	56
...	...	23·60	...	...	...	...	...	...	...	57
...	...	10·85	...	...	...	...	...	...	...	58
...	...	9·60	...	...	...	...	...	...	...	59
...	...	27·11	...	...	...	...	...	...	...	60
...	...	60·12	...	...	...	...	...	...	...	61
...	...	58·00	...	...	...	...	...	...	...	62
...	...	36·00	...	...	...	...	...	...	...	63
...	...	82·35	...	...	...	...	...	...	...	64
...	...	24·10	...	...	...	...	...	...	...	65
...	...	5·50	...	...	...	...	...	...	...	66
...	...	12·50	...	...	...	...	...	...	...	67
...	...	55·10	...	...	...	...	...	...	...	68
...	...	56·90	...	...	...	...	...	...	...	69
...	...	6·00	...	...	...	...	...	...	...	70
...	...	4·25	...	...	...	...	...	...	...	71
...	...	5·10	...	...	...	...	...	...	...	72
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	73
...	...	222·00	...	...	...	...	...	...	...	74
...	...	246·50	...	...	...	...	...	...	...	75
...	...	26·00	6·00	...	...	...	6·00	...	6·00	76
...	...	143·75	...	...	...	...	...	...	...	77
...	...	9·59	...	...	...	...	...	...	...	78
...	...	3·39	...	...	...	...	...	...	...	79
...	30·00	20·00	...	...	...	...	...	...	...	80
...	...	14·40	...	...	...	...	...	...	...	81
...	...	43·00	...	...	...	...	...	...	...	82
...	...	2·25	...	...	...	...	...	...	...	83
...	...	46·12	...	...	...	...	...	...	...	84
...	...	54·30	...	...	...	...	...	...	...	85
...	...	7·00	...	...	...	...	...	...	...	86
...	...	113·00	...	...	...	...	...	...	...	87
...	...	209·40	...	...	...	...	...	...	...	88
...	...	6·33	...	...	...	...	...	...	...	89
...	...	83·67	2·04	...	...	...	2·04	...	2·04	90
...	...	12·00	...	...	...	...	...	...	...	91
...	...	126·22	...	...	...	...	...	...	...	92
...	...	16·26	...	...	...	...	...	...	...	93
...	...	1·14	...	...	...	...	...	...	...	94
...	...	10·75	...	...	...	...	...	...	...	95
...	...	9·94	...	...	...	...	...	...	...	96
...	...	10·50	...	...	...	...	...	...	...	97
...	37·70	22,928·73	1,118·44	16·80	47·50	28·18	1,210·92	...	1,182·74	

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les cours et de garage.							
		Ligne représentée par le capital-act.		Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Total des milles exploités.	Nouv'lle ligne const'te durant l'exerc.	Rails.	
		Ligne principale.	Emb. et rame'ux					Fer.	Acier.
1	Cie c. de f. et d'irrig. d'Alberta	11·59				11·59			11·59
2	Albert-sud								
3	Algoma-Central et Baie-d'Hud.	22.00	9.93			31·93			31·93
4	Atlantique et Lac-Supérieur								
5	Atlantique, Québec et de l'Ouest (en voie de construction)								
6	Baie-de-Quinté	11·30	4·00			15·30			15·30
7	Bedlington et Nelson	1·28				1·28			1·28
8	Maintenant chemin de fer de la Rive-Nord	1·37				1·37			1·37
9	Yukon Britannique								
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	2·00				2·00			2·00
11	Bruce-Mines et Algoma								
12	Bouctouche et Moncton								
13	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	7·16				7·16			7·16
14	Bessemer et Baie-Barry								
15	Cie de houille et de c. f. du Cana.	2·50				2·50			2·50
16	Canada-Sud	143·64	44·96			188·60	2·58		188·60
17	Chemins de fer de l'Etat.—Intercolonial	381·66				381·66			381·66
18	Ile-du-Prince-Edouard	10·90	9·10			20·00		11·70	8·30
19	Canadian-Northern	136·93	72·03	43·58		252·54			252·54
20	Canadian-Northern, Ontario								
21	Canadian-Northern, Québec	14·20	12·80			27·00			27·00
22	Canadien du Pacifique	1,896·80				1,896·80		8.60	1,888·20
23	Cap-Breton								
24	Caraquette	3·50				3·50			3·50
25	Carillon et Grenville								
26	Ontario-Central	15·36				15·36			15·36
27	Crows-Nest-Southern	12·97				12·97	5·18		12·97
28	Cie de c. f. et houille Cumberland	16·00				16·00			16·00
29	Dominion-Atlantic	17·39	8·80	6·18		32·37		8·78	23·59
30	Edmonton, Yukon et Pacifique								
31	Elgin et Havelock								
32	Esquimalt et Nanaïmo								
33	Grand-Tronc (en Canada)	1,076·97				1,076·97			1,076·97
34	Grand-Tronc (Canada-Atlantiq).	94·20		5·29		99·49			99·49
35	Halifax et Sud-Ouest	12·42	5.91			18·33			18·33
36	Hampton et Saint-Martin								
37	Hereford	8·83				8·83			8·83
38	Ch. de f. Hillcrest, C. de coke et h								
39	International du N.-Brunswick								
40	Cie de c. de f. et de h. d'Inverness								
41	Irondale, Bancroft et Ottawa	1·00				1·00			1·00
42	Kaslo et Slocan, C.-B.								
43	Kent-Nord								
44	Vallée de la Rivière Kettle								
45	Kingston et Pembroke	23·00	1·00			24·00			24·00
46	Mines du Klondyke	2·00				2·00			2·00
47	Lac-Erié et Rivière-Détroit, (réseau du Père Marquette)	60·13				60·13			60·13
48	Liverpool et Milton								
49	Lotbinière et Mégantic	3·00				3·00			3·00
50	London et Port-Stanley	10·12				10·12			10·12
50	Cie de c. de f. et de min. Marmora								
51	Rivière Maganetawan								
52	Manitoulin et Rive-Nord	3·98				3·98			3·98
53	Vallée de la Massawippi								
54	Midland du Manitoba	8·88				8·88	2·33		8·88

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908.—Toutes les voies ferrées.

TOTAL DES MILLES EXPLOITÉS—TOUTES LES VOIES.

Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Ligne expl- en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Nouvelle ligne construite durant l'exercice.	Rails.		Numéro.
Ligne principale	Embranchements etrameaux							Fer.	Acier.	
122·88	·53				1·60	125·01			123·41	1
19·00						19·00			19·00	2
111·64	9·93					121·57			121·57	3
100·00						100·00			100·00	4
20·00						20·00			20·00	5
89·30	15·37				19·00	123·67			104·67	6
16·58			8·67			25·25			25·25	7
7·50	2·50					10·00			10·00	8
85·80	4·52					90·32			90·32	11
47·00						47 00			47·00	10
17·28						17·28			17·28	11
32·00						32·00			32·00	12
76·61						76·61			76·61	10
5·00						5·00			5·00	9
14·50						14 50			14·50	15
596·00	217·77					813 77	2.58		813·77	16
1,805·98	42·90				68·48	1,917·36			1,848·88	17
161·80	125·70					287·50		13·00	274·50	18
1,283·19	1,172·03		393·02	255·50		3,103·74			3,103·74	19
144·80	2·00				4·00	150·80			146·80	20
183·20	110·60					293·80			293·80	21
4,623·70	2,110·40	3,018·00	1,342·00	168·40	93·90	11,356·40		8·60	11,253·90	22
31·00						31·00			31·00	23
71·50			16·78			88·28			88·28	24
13·00						13·00			13·00	25
155·49						155·49			155·49	26
87·15						87·15	26·16		87·15	27
48·00						48·00			48·00	28
258·51	14·06		38·18		14·51	325·26		8·78	301·97	29
4·50						4·50			4·50	30
27·00	1·00					28·00			28·00	31
78.00						78·00			78·00	32
4,721·27			161·30		9·87	4,892.44			4,882·57	33
491·49			65·14			556·63			556·63	34
259·22	128·92				2·30	390·44			388·14	35
30·00						30·00			30·00	36
61·68						61·68			61 68	37
1.50						1·50			1·50	38
43·00						43·00			43·00	39
65·50						65·50			65·50	40
49·00						49·00			49·00	41
28 33	3 40					31·73			31·73	42
27·00						27·00			27·00	43
3·86						3·86			3·86	44
126·40	7·40					133·80		6·40	127·40	45
33·81						33 81			33·81	46
258·94					142·13	401 07			258·94	47
5·28	·25					5·53			5·53	48
33·00						33·00			33·00	49
33·78					42	34·20			33·78	50
9·60						9·60			9·60	50
1·91						1·91			1.91	51
17·51	1.54					19·05			19·05	52
31·95	3·51					35·46			35·46	53
101·14						101·14	17·58		101·14	54

Tableau 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les cours et de garage							
		Ligne représentée p. le capital-act'ns		Ligne expl. en vertu de bail.	Ligne expl. à l'entreprise.	Total des milles exploités.	Nouv. ligne construite durant l'exercice.	Rails.	
		Ligne principale.	Emb. et ram'aux					Fer.	Acier.
55	Montréal et Atlantique	34·90	......	......	...	34·90	... ...	......	34·90
56	Montréal et Ligne Provinciale ..	2·50	......	......	......	2·50	....	....	2·50
57	Montréal et Vermont-Junction..	2·00	......	......	......	2·00	....	......	2·00
58	Morrissey, Fernie et Michel, C.B.	....	......	......	.....	......	....	......	....
59	Napierville-Junction.	3·20	......	.....	......	3·20	....	.....	3·20
60	Nelson et Fort-Sheppard......	3·50	.....	......	....	3·50	....	.....	3·50
61	Cie de ch. f. et h., N.-Brunswick	7·00	....	......	......	7·00	....	......	7·00
62	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	1·50	......	......	......	1·50	....	......	1·50
63	Nouveau-Brunswick-Sud...... .	2·76	.....	.....	......	2·76	....	..	2·76
64	Nouveau-Westminster-Sud	1·54	......	....	.....	1·54	....	......	1·54
65	Nosbonsing et Nipissingue......	1·25	.. ...	......	......	1·25	....	......	1·25
66	Cie d'acier et h., Nouv.-Ecosse..	....	......	......	......	.... ..	....	......	....
67	Montagne-d'Orford	1·00	1·30	.....	.....	2·30	....	......	2·30
68	Ottawa et New-York.....	5·67	......	......	.....	5·67	1·07	......	5·67
69	Philipsburg Ry. & Quarry Co....	....		....	......	....	....	......	....
70	Pontiac et Renfrew.......... .	....	......	....	....	....	....	......	....
71	Embr. Princeton du ch. de fer de Washington (E.-U.).	·14	.....	.....	.. ...	14	....	......	·14
72	Quebec-Central.......	....	......	.....	......	.... ..	......	......	....
73	Québec et Lac-Saint-Jean.	33·12	·09	...	.. ...	33·21	....	...	33·21
74	Quebec Ry., Light & Power Co.	5·00	......	.....	......	5.00	....	......	5·00
75	Québec, Montréal et Sud.	22·90	....	......	......	22·90	....	...	22·90
76	Montagne-Rouge	3·99	.....	.....	......	3·99	....	......	3·99
77	Rutland et Noyan......... .. .	·77	.. ..	.. .	. ....	·77	....	.. .	·77
78	Salisbury et Harvey........ ...	....	......	.....	......	....	....	......	....
79	Schomberg et Aurora...... .	·70	......	......	......	·70	....	......	·70
80	Stanstead, Shefford et Chambly .	3·23	... .	.....	.....	3·23	....	.....	3·23
81	Tunnel Saint-Clair....	....	......	.....	....	....	....	....	....
82	Saint-Laurent et Adirondack....	4·55	......	2·54	......	7·09	....	......	7·09
83	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.)	27·71	.....	......	......	27·71	....	27·71	....
84	Saint-Louis et Richibouctou ...	....	......	......	......	....	....	......	....
85	Témiscouata...............	5·86	2·74	......	......	8·60	... .	......	8·60
86	Témiscamingue et Ontario-Nord	60·40	·50	......	......	60·90	....	......	60·90
87	Mille-Iles	1·00	......	......	......	1·00	....	......	1·00
88	Toronto, Hamilton et Buffalo. ..	29·91	2·33	......	......	32·24	....	......	32·24
89	Cie de ch. de fer de la Cie de cuivre de Vancouver........	... ...	......	......	......	24·20	....	......	24·20
90	Vancouver, Victoria et Eastern..	24·20	......	...	......	1·20	....	.....	1·20
91	Victoria et Sydney, C.B.	1·20							
92	Chemin de fer Terminal Victoria et bateau-passeur.............	....	......	......	......	....	....	......	....
93	Wellington Colliery Co.........	....	......	......	......	....	....	......	....
94	" Ladysmith Extension	7·94	.. ..	......	.....	7·94	....	... ..	7·94
95	York et Carleton.	....	......	......	......	....	....	......	....
	Total	4,312·52	175·49	57·59	......	4,545·60	......	56·79	4,488·81

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

TOTAL DES MILLES EXPLOITÉS—TOUTES LES VOIES.

Ligne représentée par le capital-actions.		Ligne des compagnies propriétaires.	Ligne exploitée à bail.	Ligne exploitée à l'entreprise.	Ligne expl. en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Nouvelle ligne construite durant l'année.	Rails.		Numéro.
Ligne principale.	Embranc. et rameaux.							Fer.	Acier.	
144·20			60·50			204·70			204·70	55
52·50	8·60					61·10			61·10	56
25·60						25·60			25·60	57
5·82			5·03			10·85			10·85	58
30·31						30·31			30·31	59
58·92			4·70			63·62			63·62	60
65·00						65·00			65·00	61
37·50						37·50			37·50	62
84·95	·16					85·11			85·11	63
25·64					1·48	27·12			25·64	64
6·75						6·75			6·75	65
12·50						12·50			12·50	66
29.60	27·80					57·40			57·40	67
62·57					1·90	64·47	1 07		62·57	68
6·00						6 00			6·00	69
4·25						4·25			4·25	70
5·24						5·24			5·24	71
138·00	84·00					222·00			222·00	72
260·12	19·59					279·71			279·71	73
35·00				2·00		37·00			37·00	75
166·65						166·65			166·65	76
13·58						13·58			13·58	74
4·16						4·16			4·16	77
45·00	5·00					50·00		30·00	20·00	78
15·10						15·10			15·10	79
46·23						46·23			46·23	80
2·25						2 25			2·25	81
37·37			15·84		8·92	62·13			53·21	82
67·22	14·79					82·01		27·71	54·30	83
7·00						7·00			7·00	84
118·86	2·74					121·60			121·60	85
265·40	4·90					270·30			270·30	86
7·08	·25					7·33			7·33	87
111·83	6·12				4·36	122·31			117·95	88
12·00						12·00			12·00	89
150·42						150·42			150·42	90
17·46						17·46			17·46	91
1·14						1·14			1·14	92
10·75						10·75			10·75	93
17·88						17·88			17·88	94
10·50						10·50			10·50	95
18,991·43	4,148·28	3,018·00	2,111·16	425·90	372·87	29,067·64		94·49	28,600·28	

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—Canada.

NOUVELLE-ECOSSE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la **Nouvelle-Ecosse** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	483·03	483 03		
2	Cap-Breton.....	31·00	31·00		
3	Cie de chemin de fer et de houille Cumberland	32·00	32·00		
4	Cie de chemin de fer et de houille Canada.........	12·00	12·00		
5	Dominion-Atlantic et	246·38	245·96	·42	
6	Embranchement Windsor de l'Intercolonial.....	32·00	32·00		
7	Halifax et Sud-Ouest..........	369·81	369·21	·60	
8	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness	65·50	65·50		
9	Liverpool et Milton	5·53	5·53		
10	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Railway	12·50	12·50		
11	Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)......	54·30	52·74	1·56	
	Total.	1,344·05	1,341·47	2·58	

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **l'Ile-du-P.-Edouard** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Chemin de fer de l'Etat—Ile-du-Prince-Edouard....	267·50	267·50		

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—Canada.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le **Nouveau-Brunswick** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1					
2	Albert-Sud et embranchement de Harvey	19·00	19·00		
	Cie de chemin de fer de houille de Beersville	8·63	8·63		
3	Bouctouche et Moncton...........................	32·00	32·00		
4	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	503·80	503·77	·03	
5	Pacifique-Canadien	440·20	440·20		
6	Caraquette et......................................	68·00	68·00		
7	Rive du Golfe.	16·78	16·78		
8	Elgin et Havelock	28·00	28·00		
9	Hampton et St-Martin..............................	30·00	30·00		
10	International du Nouveau-Brunswick..............	43·00	29·00	14·00	
11	Kent-Nord, et	27·00	27·00		
12	St-Louis et Richibouctou..........................	7·00	7·00		
13	Cie de ch. de fer et de houille du Nouv.-Brunswick.	58·00	58·00		
14	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard......	36·00	36·00		
15	Nouveau-Brunswick-Sud............................	82·35	82·50	....	·15
16	Embr. Princeton, c. de f. co. de Washington,(E.U.)..	5·10	5·10		
17	Salisbury et Harvey	50·00	50·00		
18	Témiscouata..	44·00	44·00		
19	York et Carleton...................................	10·50	5·75	4·75	
	Total	1,509·36	1,490·73	18·78	·15

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—Canada.—*Suite.*

QUÉBEC.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Québec** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Atlantique et Lac-Supérieur	100·00	100·00		
2	Atlantique, Québec et Ouest (en voie de construct.)	20·00	....	20·00	
3	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	464·39	464·39		
4	Ch. de fer Pacifique-Canadien et lignes affermées	939·80	939·80		
5	Carillon et Grenville	13·00	13·00		
6	Canadian-Northern, Québec	266·80	251·60	15·20	
7	Réseau du Grand Tronc	451·40	451·40		
8	" " (division Canada-Atlantique)	66.38	66·38		
9	Hereford	52·85	52·85		
10	Lotbinière et Mégantic	30·00	30·00		
11	Vallée de Massawippi	35·46	35·46		
12	Montréal et Atlantique	163·40	163·40		
13	Montréal et Ligne Provinciale	58·60	61·13		2·53
14	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	23·60		
15	Jonction de Napierville	27·11	. .. .	27·11	
16	Montagne-Orford	55·10	48·00	7·10	
17	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg	6·00	6·00		
18	Cie de ch. de f. du Pont de Québec (en voie de const.)				
19	Québec-Central	222·00	222·00		
20	Québec et Lac-St-Jean	246·50	246·40	·10	
21	Cie de ch. de f. de Québec, d'éclair. et force motrice.	26·00	26·00		
22	Québec, Montréal et Sud	143·75	143·75		
23	Rutland et Noyan	3.39	3·39		
24	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	46·23		3·23
25	St-Laurent et Adirondack	46·12	46·12		
26	Témiscouata	69·00	69·00		
	Total	3,573·65	3,509 90	69·51	5·76

TABLEAU N° 3.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans chaque province, pour l'exercice clos le 30 juin 1908.—*Suite.*

ONTARIO.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans **Ontario** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Algoma-Central et Baie-d'Hudson..	89·64	89·64		
2	Baie-de-Quinté	89·37	89·37		
3	Bessemer et Baie-Barry	5·00	5 00		
4	Brockville, Westport et Nord-Ouest	45·00	45·00		
5	Bruce-Mines et Algoma	17·28	17·28		
6	Canada-Sud	382·19	382·19		
7	Canadian-Northern, Ontario	146·80	146.80		
8	Canadian-Northern..	353·70	353·70		
9	Pacifique-Canadien et lignes affermées	2,828·70	2,623·30	205·40	
10	Ontario-Central	140·13	126·89	13·24	
11	Grand-Tronc (en Canada)..	2,657.04	2,655 63	1·41	
12	Grand-Tronc (division du Canada-Atlantique)	389·88	385·44	4·44	
13	Irondale, Bancroft et Ottawa	48·00	48·00		
14	Kingston et Pembroke	109·80	109·80		
15	Lac-Erié et Rivière-Détroit	198·81	198·81		
16	London et Port-Stanley	23·66	23·66		
17	Rivière-Maganetawan	1·91	1·91		
18	Manitouline et Rive-Nord	13·69	13·69		
19	Marmora Railway and Mining Co	9·60	9·60		
20	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	5·50		
21	Ottawa et New-York	56·90	56·90		
22	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25		
23	Schomberg et Aurora	14·40	14·40		
24	Tunnel Saint-Clair et abords	2·25	2·25		
25	Témiscamingue et Ontario-Nord	209·40	138·90	70·50	
26	Mille-Iles	6·33	6·33		
27	Toronto, Hamilton et Buffalo..	83·67	83·67		
	Total	7,932·90	7,637·91	294·99	

TABLEAU N° 3.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans chaque province, pour l'exercice clos le 30 juin 1908—*Siute.*

MANITOBA.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés au **Manitoba** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Canadian-Northern	1,427·20	1,416·00	11·20	
2	Pacifique-Canadien	1,522·00	1,512·00	10·00	
3	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	69·45	69·45	....	
4	Midland du Manitoba	92 26	77·01	15.25	
	Total	3,110·91	3,074·46	36·45	

SASKATCHEWAN.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la **Saskatchewan** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Canadian-Northern	856·10	600 60	255·50	
2	Pacifique-Canadien	1,225·20	1,170·30	54·90	
3	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (maintenant dans le réseau du Canadian-Northern)	....	253·96	....	253·96
	Total	2,081·30	2,024·86	310·40	253 96

ALBERTA.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans l'**Alberta** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	111·82	111.82		
2	Canadian-Northern	214·20	214·20		
3	Pacifique-Canadien	991·00	991·00		
4	Cie de ch. de fer, de houille et de coke d'Hillcrest	1·50	1·50		
5	Edmonton, Yukon et Pacifique (maintenant Canadian-Northern)	4·50	4·50		
	Total	1,323·02	1,323·02		

TABLEAU N° 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans chaque province, pour l'exercice clos le 30 juin 1908.—Canada.—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans le **Colombie-Britann.** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Bedlington et Nelson	23·97	23·97		
2	Yukon-Britannique	31·22	31·22		
3	Canadien du Pacifique	1,208·90	1,206·70	2·20	
4	Crows-Nest-Southern	74·18	53·20	20·98	
5	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	78·00		
6	Kaslo et Slocan	31·73	31·73		
7	Vallée de la rivière Kettle	3·86	3·86		
8	Lenora Mount-Sicker (mainte. Vancouv. Copper Co.)	12·00	11·75	·25	
9	Morrissey, Fernie et Michel	10·85	10·85		
10	Nelson et Fort-Sheppard	60·12	55·42	4·70	
11	Sud de New-Westminster	24·10	24·10		
12	Montagne-Rouge	9·59	9·59		
13	Vancouver, Victoria et Est, et Vancouver, Westminster et Yukon	126·22	74·76 14·81	36·65	
14	Victoria Terminal et bateau-passeur	1·14	18·38	....	*17·24
15	Victoria et Sidney	16·26	16·26		
16	Cie houillère de Wellington	10·75	10·75		
17	Prolongement Wellington et Ladysmith	9·94	9·94		
18	Total	1,732·83	1,685·29	64·78	17·24

* Ce nombre de milles n'est pas compris dans le chemin de fer Victoria et Occidental.

TERRITOIRE DU YUKON.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles possédés dans la **Territoire du Yukon** le 30 juin. 1908.	1907.	Augmentation.	Diminution.
1	Yukon-Britannique	59·10	59·10		
2	Mines du Klondyke	31·81	31·50	·31	
	Total	90·91	90·60	·31	

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du chemin de fer. 100 × col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. Colonnes. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
1	Albert-Sud	125,920	7,870	100·00	....	....
2	Embranchement de Harvey	32,500	10,833	100·00	....	....
3	Cie de ch. de f. et d'irrigat. d'Alberta	3,250,000	29,279	44·13	4,150,130	37,063
4	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	10,000,000	82,257	56·49	7,703,763	63,369
5	Atlantique et Lac-Supérieur	....	....	....	1,941,313	19,413
6	*Atlantique, Québec et Western	600,000	....	....	1,281,370	....
7	Baie-de-Quinté	1,395,000	15,620	61·34	880,000	9,846
8	Bedlington et Nelson	1,000,000	65,359	100 00	....	....
9	Cie de ch. de f. et de h. Beersville (maint. dans le ch. de la Rive-Sud.)	98,000	11,355	73·70	35,000	4,056
10	Bessemer et Baie-Barry	500,000	100,000	100·00	....	....
11	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	45,000	648	100·00	....	....
12	*Brandon Transfer	12,600	....	100·00	....	....
13	Yukon-Britannique	2,934,119	32,485	63·46	1,719,810	19,041
14	Brockville, Westport et Nord-Ouest	900,000	20,000	66·66	450,000	10,000
15	Bruce-Mines et Algoma	99,000	5,729	33·79	194,000	11,226
16	Bouctouche et Moncton	250,000	7,812	80·65	60,000	1,875
17	*Chutes-Burks et Riv. des Français	12,500	....	100·00	....	....
18	Canada-Atlantique, (maint. dans le réceau du Grd.-Trc.) comprenant Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	7,200,000	18,163	33·35	14,384,628	36,287
19	Comtés du Centre	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
20	Pembroke-Sud	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
21	Cie de houille et de ch. de f. Canada	466,000	38,833	100·00	....	....
22	Canada-Sud	15,000,000	39,247	42·69	20,130,000	52,670
	Chemins de fer de l'Etat—					
23	Intercolonial	....	....	....	....	....
24	Ile-du-Prince-Edouard	....	....	....	....	....
25	Canadian-Northern	30,750,000	13,435	33·00	62,331,237	27,230
26	Canadian-Northern, Ontario	250,000	1,700	4·45	5,360,000	36,462
27	Canadian-Northern, Québec	7,550,000	27,494	45·69	8,725,511	32,680
28	Canadian du Pacifique (en propriété)	170,483,332	18,267	52·00	157,192,032	16,843
29	Canada-Central	....	....	....	973,333	3,625
30	Montréal et Ouest	5,000	75	1·40	353,708	5,287
31	Rive-Nord	....	....	....	....	....
32	Lig. afferm.—Atlantique et N.-O.	3,416,000	9,877	33·52	6,775,066	19,586
33	Colombie-Britannique du Sud	172,200	821	12·78	1,175,000	5,600
34	Calgary et Edmonton	1,000,000	2,270	11·26	7,458,894	16,937
35	Cap-de-la-Madeleine	20,000	8,571	100·00	....	....
36	Columbia et Kootenay	25,000	420	2.00	1,277,500	21,470
37	Colombie et Ouest	1,000,000	6,365	14·94	5,691,000	36,225
38	Frédéricton	319,280	14,447	76·17	100,000	4,525
39	Great-Northwest-Central	500,000	4,475	26·66	1,375,000	12,309
40	Guelph et Goderich	125,000	1,564	4·92	2,415,000	30,225
41	Guelph-Junction	21,000	1,354	10·82	173,000	11,161
42	Kootenay et Arrowhead	....	....	....	780,000	23,494
43	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	200,000	5,168	28·56	500,000	12,919
44	Manitoba et Northwestern	6,562,500	19,730	58·51	4,655,940	13,990
45	Manitoba et Southwestern Colonisation	700,000	3,256	21·04	2,616,000	12,167
46	Montréal et Lac-Maskinongé	25,000	2,272	19 99	100,000	9,090

* En voie de construction.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1908.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion avec le total du capital des c. de fer. 100 × col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence. *(Income bonds)*	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du chemin de fer. Cols. 2 + 5	Montant par mille de la ligne. Cols. 3 + 6	No.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
...	...	...	...	...	125,920	7,870	1
...	...	...	...	...	32,500	10,833	2
55·87	4,150,130	...	...	...	7,400,130	66,342	3
43·51	6,750,000	953,763	...	...	17,703,763	145,626	4
100·00	1,941,313	...	...	...	1,941,313	19,413	5
...	1,281,370	...	...	...	1,881,370	...	6
38·66	880,000	...	...	...	2,275,000	25,466	7
...	...	...	...	...	1,000,000	65,359	8
26·30	35,000	...	...	...	133,000	15,411	9
...	...	...	...	...	500,000	100,000	10
...	...	...	...	...	45,000	648	11
...	...	...	...	...	12,600	...	12
36·54	1,719,810	...	...	...	4,653,929	51,526	13
33·34	450,000	...	...	...	1,350,000	30,000	14
66·21	194,000	...	...	...	293,000	16,955	15
19·35	60,000	...	...	...	310,000	9,687	16
...	...	...	...	...	12,500	...	17
66·65	14,384,628	...	...	...	21,584,628	54,450	18
43·19	380,000	...	...	...	880,000	22,863	19
45·73	150,000	...	...	...	328,000	15,356	20
...	...	...	...	...	466,000	38,833	21
57·31	20,130,000	...	...	...	35,130,000	91,917	22
...	...	...	...	...	...	...	23
...	...	...	...	...	...	...	24
67·00	50,702,447	2,000,000	...	9,628,790	93,081,237	40,665	25
95·55	5,360,000	...	...	...	5,610,000	38,162	26
54·31	8,725,511	...	...	...	16,275,511	60,174	27
48·00	155,279,045	...	...	1,912,987	327,675,364	35,110	28
100·00	973,333	...	...	...	973,333	3,625	29
98·60	353,708	...	...	...	358,708	5,362	30
...	...	...	...	...	...	...	31
66·48	6,775,066	...	...	...	10,191,066	29,463	32
87·22	1,175,000	...	...	...	1,347,200	6,421	33
88·74	7,458,894	...	...	...	8,458,894	19,207	34
...	...	...	...	...	20,000	8,571	35
98·00	1,277,500	...	...	...	1,302,500	21,890	36
85·06	5,691,000	...	...	...	6,691,000	42,590	37
23·83	100,000	...	...	...	419,280	18,972	38
73·34	1,375,000	...	...	...	1,875,000	16,784	39
95·08	2,415,000	...	...	...	2,540,000	31,789	40
89·18	173,000	...	...	...	194,000	12,515	41
100·00	780,000	...	...	...	780,000	23,494	42
71·44	500,000	...	...	...	700,000	18,087	43
41·49	4,655,940	...	...	...	11,218,440	33,720	44
78·96	2,616,000	...	...	...	3,316,000	15,423	45
80·01	100,000	...	...	...	125,000	11,362	46

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		ACTIONS.			DETTE	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 x col. 2 / Col. 12	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
	Chem. de fer Can. du Pac.—*Suite.*					
47	Montréal et Ottawa	22,500	240	1·35	1,636,250	17,500
48	Nakusp et Slocan	300,000	8,219	31·67	647,074	17,728
49	Nouveau-Brunswick	4,780,800	10,858	37·93	7,821,127	17,763
50	Nouveau-Brunswick et Canada	2,179,867	18,318	92·77	170,000	1,429
51	Nicola, Kamloops et Similkameen	250,000	5,319	17·54	1,175,000	25,000
52	Colonisation du Nord	300,000	12,765	41·78	418,000	17,787
53	Ontario et Québec	2,000,000	2,946	9·26	19,502,591	28,871
54	Ottawa, Northern et Western	1,300,000	8,207	30·00	3,075,000	19,413
55	Shuswap et Okanagan	750,000	14,763	40·00	1,139,253	22,426
56	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	200,000	100,000	61·54	125,000	62,500
57	Saint-Jean et Maine	2,654,153	28,296	92·43	216,664	2,310
58	Saint-Laurent et Ottawa	789,909	13,549	44·79	973,334	16,695
59	Sainte-Marie et Ontario-Ouest	25,000	1,666	11·20	198,250	13,216
60	St-Stephen et Milltown	50,000	10,870	100·00	....	....
61	Tilsonburg, Lac-Érié et Pacifique	400,000	11,976	31·37	875,000	26,197
62	Tobique-Valley	29,900	1,068	9·65	280,000	10,000
63	Toronto, Grey et Bruce	785,490	4,127	18·32	3,500,000	18,392
64	Vancouver et l'Ile-Lulu	25,000	1,480	8·20	280,000	16,568
65	Walkerton et Lucknow	19,000	504	2·50	740,000	19,628
66	Pacifique d'Ontario-Ouest	21,000	789	100·00	....	....
67	* Chemin de fer Canada-Central	526,000	....	100·00	....	....
68	Cap-Breton	1,000,000	32,258	100·00	....	....
69	Caraquet	950,000	13,970	64·46	523,994	7,705
70	Carillon et Grenville	200,000	15,385	100·00	....	....
71	Ontario-Central	3,340,000	23,857	73·56	1,200,000	8,571
72	Affermée :—Cie de chemin de fer et des mines de Marmora	115,421	11,542	53·11	100,000	10,000
73	Crows-Nest-Southern	120,000	1,618	100·00	....	....
74	Cie de c. de f. et de h. de Cumberland	1,000,000	31,250	100·00	....	....
75	Dominion-Atlantic	2,433,333	9,892	....	5,522,206	20,000
76	Elgin et Havelock	44,900	1,603	47·30	50,000	1,786
77	Esquimalt et Nanaïmo	2,500,000	32,051	100·00	....	....
77½	Col.-Britan.-Orientale	420,000	....	100·00	....	....
78	Grand-Tronc (en Canada)	221,092,269	75,019	63·20	133,469,778	45,288
79	Y compris jonction de Beauharnois, Brantford, Norfolk et Port-Burwell.					
	Buffalo et Lac-Huron	2,605,657	14,967	39·48	4,279,455	22,942
80	Cobourg, Blairton et Marmora	....	....	....	....	....
81	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	....	....	....	....	....
82	Grand-Junction, Belleville et North-Hastings	....	....	....	....	....
83	Great-Western	....	....	....	....	....
84	Hamilton et Nord-Ouest	....	....	....	....	....
85	London, Huron et Bruce	....	....	....	....	....
86	Midland, Ontario	....	....	....	....	....
87	Montréal et Jonction de Champlain	....	....	....	....	....
88	Northern	....	....	....	....	....

*En voie de construction.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.				SOMMAIRE.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × col. 5 / Col. 12	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence. — *Income Bonds.*	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Colonnes 2+5.	Montant par mille de la ligne. Colonn. 3+6	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
98·65	1,636,250	....	....	....	1,658,750	17,740	47
68·33	647,074	....	....	....	947,074	25,947	48
62·07	7,821,127	....	....	....	12,601,927	28,621	49
7·23	170,000	....	....	....	2,349,867	19,747	50
82·46	1,175,000	....	....	....	1,425,000	30,319	51
58·22	418,000	....	....	....	718,000	30,552	52
90·74	19,502,591	....	....	....	21,502,591	31,817	53
70·00	3,075,000	....	....	....	4,375,000	27,620	54
60·00	1,139,253	....	....	....	1,889,253	37,189	55
38·46	125,000	....	....	....	325,000	162,500	56
7·57	216,664	....	....	....	2,870,817	30,606	57
55·21	973,334	....	....	....	1,763,243	30,244	58
88·80	198,250	....	....	....	223,250	14,882	59
....	....	....	....	....	50,000	10,870	60
68·63	875,000	....	....	....	1,275,000	38,173	61
90·35	280,000	....	....	....	309,900	11.068	62
81·68	3,500,000	....	....	....	4,285,490	22,519	63
91·80	280,000	....	....	....	305,000	18,048	64
97·50	740,000	....	....	....	759,000	20,132	65
....	....	....	....	....	21,000	789	66
....	....	....	....	....	526,000	*	67
....	....	....	....	....	1,000,000	32,258	68
35·54	523,994	....	....	....	1,473,994	21,675	69
....	....	....	....	....	200,000	15,385	70
26·44	1,200,000	....	....	....	4,540,000	32,428	71
46·89	100,000	....	....	....	215,421	21,542	72
....	....	....	....	....	120,000	1,618	73
....	....	....	....	....	1,060,000	31,250	75
....	4,901,706	620,500	....	....	7,955,539	29,892	74
52·70	50,000	....	....	....	94,900	3,389	76
....	....	....	....	....	2,500,000	32,051	77
....	....	....	....	....	420,000	*	77½
36·80	133,469,778	....	....	....	354,562,047	120,307	78
60·52	4,279,455	....	....	....	6,885,112	37,909	79
....	....	....	....	....	....	....	80
....	....	....	....	....	....	....	81
....	....	....	....	....	....	....	82
....	....	....	....	....	....	....	83
....	....	....	....	....	....	....	84
....	....	....	....	....	....	....	85
....	....	....	....	....	....	....	86
....	....	....	....	....	....	....	87
....	....	....	....	....	....	....	88

Tableau 4.—Chiffre du capital des chemins de fer à la

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 × col. 2. / col. 12	Montant impayé. colonnes 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
	Grand-Tronc—*Suite.*					
89	Simcoe-Nord	....	....	....	....	....
90	Northern et Jonct. du Pacifique	....	....	....	....	....
91	Embranch. d'Owen-Sound	....	....	....	....	....
92	Norfolk-Sud	....	....	....	....	....
93	Toronto, ligne de ceinture	50,000	3,862	9·76	462,500	35,692
94	Toronto et Nipissingue	....	....	....	....	....
95	Lac-Simcoe, jonction	....	....	....	....	....
96	Victoria	....	....	....	....	....
97	Waterloo, jonction	....	....	....	....	....
98	Wellington, Grey et Bruce	....	....	....	....	....
99	Whitby, Port-Perry et Lindsay	....	....	....	....	....
100	Grand-Tronc-Pacifique (en voie de construction)	24,940,000	....	....	49,630,445	....
101	Rive du Golfe	6,250	390	100·00	....	....
102	Halifax et Southwestern	1,000,000	2,707	18·50	4,341,954	11,741
103	Hampton et Saint-Martin	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
104	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
105	*Huron et Ontario	3,000,000	....	95·24	150,000	....
106	*Indian-River	15,000	....	100·00	....	....
107	Cie de ch. de fer et h'le d'Inverness	7,500,000	114,504	78·00	2,115,000	32,290
108	Irondale, Bancroft et Ottawa	53,500	1,114	10·60	450,000	9,375
109	*International du Nouv.-Brunsw'k.	1,320,000	....	59·56	896,000	....
110	Kaslo et Slocan	1,000,000	31,516	57·15	750,000	23,637
111	Kent-Nord, et	75,000	2,777	60·00	50,000	1,851
112	Saint-Louis et Richibouctou	20,000	2,857	100·00	....	....
113	Vallée de la rivière Kettle	375,000	91,243	72·81	140,000	34,063
114	Kingston et Pembroke	3,393,550	30,907	85·57	572,000	5,209
115	Mines du Klondyke	1,375,000	43,000	55·77	1,091,250	34,100
116	Lac-Erié et Rivière-Détroit et	1,400,000	7,042	45·69	3,048,000	15,331
117	London et Port-Stanley	1,332,854	56,409	100·00	....	....
118	Lenora Mount Sicker (maintenant ch. de f. cie Vancouver Copper)	....	....	....	92,466	7,705
119	Liverpool et Milton	30,300	5,501	85·84	5,000	91
120	Lotbinière et Mégantic	50,000	1,666	100·00	....	....
121	Rivière Maganetawan	30,000	15,706	100·00	....	....
122	Manitoba (Canadian-Northern)	1,432,200	4,086	20·43	5,576,800	15,911
123	Manitoulin et Rive-Nord	200,000	13,271	32·92	408,842	27,129
124	Vallée Massawippi	800,000	22,560	100·00	....	....
125	Midland du Manitoba	10,000	108	100·00	....	....
126	Montréal et Atlantique et Lac-	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	12,500
127	Champlain et Jonct St-Laurent	600,000	9,917	61·35	378 000	6,248
130	Montréal et Ligne Provinciale	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
131	Montréal et Jonction du Vermont	1,000,000	42,372	100·00	....	....
132	Morrissey, Fernie et Michel	1,163,000	199,828	94·90	62,500	10,739
133	Napierville, Jonction de	600,000	22,132	100·00	....	....
134	Nelson et Fort-Sheppard	1,500,000	27,066	53·71	1,293,000	23,331
135	Nouv.-Brunswick et Ile-du-Pr.-Ed.	214,850	5,968	....	71,000	1,972
136	Nouv.-Brunswick-Sud	49,000	581	9·00	500,000	5,931
137	†Cie de c. de f. et h. du N.-Brunsw'k	†	....	....	....	....
138	New-Westminster-Sud	600,000	24,896	100·00	....	....
139	Nosbonsing et Nipissingue	250,000	45,454	100·00	....	....
140	‡Nova Scotia Steel & Coal Co.'s Ry	‡	....	....	....	....
141	Montagne d'Orford	50,000	1,042	7·00	702,000	14,625

*En voie de construction.

† Exploité par la commission du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion avec le total du capital des ch. de fer. 100 × col. 5 / Col. 12	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence (*Income bonds*)	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du chemin de fer. Cols. 2 + 5	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
....	....	....	....	....	....	....	89
....	....	....	....	....	....	....	90
....	....	....	....	....	....	....	91
....	....	....	....	....	....	....	92
90·24	462,500	....	....	....	512,500	39,554	93
....	....	....	....	....	....	....	94
....	....	....	....	....	....	....	95
....	....	....	....	....	....	....	96
....	....	....	....	....	....	....	97
....	....	....	....	....	....	....	98
....	....	....	....	....	....	....	99
....	49,630,445	....	....	....	74,570,445	....	100
....	....	....	....	....	6,250	390	101
81·50	4,341,954	....	....	....	5,341,954	14,448	102
47·62	90,000	....	....	....	189,000	6,300	103
50·00	800,000	....	....	....	1,600,000	30,274	104
4·76	150,000	....	....	....	3,150,000	....	105
....	....	....	....	....	15,000	....	106
22·00	2,115,000	....	....	....	9,615,000	146,794	107
89·40	450,000	....	....	....	503,500	10,489	108
40·44	896,000	....	....	....	2,216,000	....	109
42·85	750,000	....	....	....	1,750,000	55,153	110
40·00	50,000	....	....	....	125,000	4,628	111
....	....	....	....	....	20,000	2,857	112
27·19	140,000	....	....	....	515,000	125,306	113
14·43	572,000	....	....	....	3,965,550	36,116	114
44·23	935,040	....	....	....	2,466,250	77,100	115
54·31	3,000,000	....	....	48,000	4,448,000	22,373	116
....	....	....	....	....	1,332,854	56,409	117
100·00	92,466	....	....	....	92,466	7,705	118
14·16	5,000	....	....	....	35,300	5,592	119
....	....	....	....	....	50,000	1,666	120
....	....	....	....	....	30,000	15,706	121
79·57	5,576,800	....	....	....	7,009,000	19,997	122
67·08	405,000	3,842	....	....	608,842	40,400	123
....	....	....	....	....	800,000	22,560	124
....	....	....	....	....	10,000	108	125
28·66	1,065,000	....	....	....	4,265,000	43,598	126
38·65	378,000	....	....	....	978,000	16,165	127
16·67	200,000	....	....	....	1,200,000	21,990	130
....	....	....	....	....	1,000,000	42,372	131
5·10	62,500	....	....	....	1,225,500	210,567	132
....	....	....	....	....	600,000	22,132	133
46·29	1,293,000	....	....	....	2,793,000	50,397	134
....	71,000	....	....	....	285,850	7,940	135
91·00	500,000	....	....	....	549,000	6,512	136
....	....	....	....	....	†	....	137
....	....	....	....	....	600,000	24,896	138
....	....	....	....	....	250,000	45,454	139
....	....	....	....	....	‡	....	140
93·00	702,000	....	....	....	752,000	15,667	141

‡ Capital général de la N. S. Coal Company.

TABLEAU 4.—CHIFFRE du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		ACTIONS.			DETTE	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 × col. 2 / Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. c.	$	$
142	Ottawa et New-York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
143	*Pacific-Northern et Omenica	60,000	....	100·00	....	....
144	Cie d. ch.de f. et car. d. Phillipsburg	124,500	20,750	98·43	2,000	333
145	Pontiac et Renfrew	20,000	4,706	100·00	....	....
146	Père-Marquette (en Canada)	....	....	....	5,870,000	29,500
147	Emb. Princeton du Washington Co. Railway (E.-U.)	86,950	17,049	50·00	86,950	17,049
148	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (C.N.R.)	201,000	791	4·25	4,520,690	17,800
149	*Cie du ch. de f. du Pont de Québec.	265,585	....	5·00	5,016,453	....
150	Québec-Central	3,381,603	15,233	37·00	5,746,740	25,886
151	Québec et Lac-St-Jean (C.N.R.)	4,524,000	18,353	36·99	7,702,960	31,249
152	Quebec Ry. Light and Power Co.	3,000,000	90,909	55·42	2,512,762	76,144
153	*Québec et Nouveau-Brunswick	387,900	....	100·00	....	....
154	Québec, Montréal et Sud	1,000,000	7,000	100·00	....	....
155	Montagne-Rouge	190,600	19,874	47·80	217,000	22,628
156	Rutland et Noyan	100,000	29,448	50·00	100,000	29,448
157	Salisbury et Harvey	150,000	3,333	100·00	....	....
158	Schomberg et Aurora	250,000	17,611	45·90	300,000	20,833
159	Stanstead, Shefford et Chambly	608,750	14,156	46·60	697,461	16,220
160	Tunnel de Saint-Clair	350,000	155,556	12·28	2,500,000	1,111,111
161	*Vall. de St-Jean et Riv.-du-Loup.	34,932	....	100·00	....	....
162	St-Laurent et Adirondack	1,230,655	37,497	57·37	914,418	27,862
163	Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)	§	....	....	....	....
164	Témiscamingue et Ontario-Nord	**	....	....	....	....
165	Témiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,096,262	27,401
166	Mille-Iles	60,000	8,185	51·85	58,000	7,913
167	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,500,000	28,399	36·90	4,280,000	48,619
168	*Trans-Canada	37,700	....	100·00	....	....
169	Vancouver, Victoria et de l'Est	50,000	668	100·00	....	....
170	Vancouver, Westminster et Yukon	3,522,000	234,800	100·00	....	....
171	Victoria et Sidney, C.-B.	223,000	13,714	42·60	300,000	18,450
172	Chemin de fer terminus de Victoria et passage d'eau	10,200	56	100·00	....	....
173	Wellington Colliery Co.	2,000,000	186,046	100·00	....	....
174	York et Carleton	34,320	5,968	100·00	....	....
	Total final	607,425,349	....	....	631,869,664	....

* En voie de construction.
§ Capital général de la Dominion Coal Company.
** Construit et exploité par la Commission du gouvernement d'Ontario.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1908.—*Fin.*

7	8	9	10	11	12	13	
CONSOLIDÉE.	DÉSIGNATION DE LA DETTE GARANTIE PAR DES OBLIGATIONS.				SOMMAIRE.		
Proportion avec le total du capital des ch. de fer. 100 × col. 5 / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Actions de préférence. (*Income bonds*)	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du chemin de fer. Cols. 2+5	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6	Numéro.
p. c.	$	$	$	$	$	$	
61·54	1,325,000	....	275,000	....	2,600,000	45,694	142
....	....	....	....	....	60,000	....	143
1·57	2,000	....	....	....	126,500	21,083	144
....	....	....	....	....	20,000	4,706	145
100·00	5,870,000	....	....	....	5,870,000	29,500	146
50·00	86,950	....	....	....	173,900	34,098	147
95·75	4,520,690	....	....	....	4,721,690	18,591	148
95·00	5,016,453	....	....	....	5,282,038	....	149
63·00	4,101,807	....	1,614,933	....	9,128,343	41,119	150
63·01	4,586,347	....	3,116,613	....	12,226,960	49,602	151
45·58	2,500,000	....	....	12,762	5,512,762	167,053	152
....	....	....	....	....	387,900	....	153
....	....	....	....	....	1,000,000	7,000	154
52·20	217,000	....	....	....	407,600	42,502	155
50·00	100,000	....	....	....	200,000	58,996	156
....	....	....	....	....	150,000	3,333	157
54·10	300,000	....	....	....	550,000	38,444	158
53·40	697,461	....	....	....	1,306,211	30,376	159
87·72	2,500,000	....	....	....	2,850,000	1,266,667	160
....	....	....	....	....	34,932	....	161
42·63	914,418	....	....	....	2,145,072	65,359	162
....	....	....	....	....	§	....	163
....	....	....	....	....	**	....	164
75·59	239,926	....	2,856,336	....	4,096,262	36,250	165
48·15	50,000	8,000	....	....	118,000	16,098	166
63·10	4,280,000	....	....	....	6,780,000	77,018	167
....	....	....	....	....	37,700	....	168
....	....	....	....	....	50,000	668	169
....	....	....	....	....	3,522,000	234,800	170
57·40	300,000	....	....	....	523,000	32,164	171
....	....	....	....	....	10,200	56	172
....	....	....	....	....	2,000,000	186,046	173
....	....	....	....	....	34,320	5,968	174
....	608,631,928	3,586,105	8,049,092	11,602,539	1,239,295,013	....	

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Nom de la province.	Boni accordé.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
1	Albert-Sud — Embranchement de Harvey	50,460 00	50,460 00	....	Nouv-Brunswick.	48,680 00
2		5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	Cie de c. f. et d'ir. d'Alberta.	148,094 00	148,094 00	....	....	....
4	Algoma-Central et Baie-d'Hudson.	1,440,000 00	924,976 00	....	....	....
5	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant :					
6	Baie-des-Chaleurs	766,490 84	766,490 84	....	Québec	1,415,000 00
7	Grand-Oriental	40,345 00	40,345 00	....	"	156,000 00
8	Vallée de l'Ottawa	21,600 00	21,600 00	....	"	25,390 00
9	Atlantique, Québec et de l'Ouest (en construction).	64,000 00	64,000 00	....	....	....
10	Baie-de-Quinté, y compris	141,722 45	141,722 45	....	Ontario	84,000 00
11	Kingston, Napanee et de l'Ouest	208,732 80	208,732 80	....	"	....
12	Bedlington et Nelson, (rien)	....	....	....	....	....
13	Cie de chemin de fer et de houille Beersville	20,736 00	20,736 00	....	Nouv-Brunswick.	16,200 00
14	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	....	....	....	....	....
15	Yukon-Britannique...(rien)	....	....	....	....	....
16	Brockville, Westport et Nord-Ouest	140,800 00	140,800 00	....	Ontario	....
17	Bruce-Mines et Algoma	53,920 00	53,920 00	....	"	50,918 00
18	Bouctouche et Moncton	102,400 00	101,600 00	....	Nouv-Brunswick.	96,000 00
19	Campbellford, Lac-Ontario et de l'Ouest ...(en const.)	....	....	....	....	....
20	Can.-Atlantique (mainten. Grand-Tronc) compren.	282,355 20	282,355 20	....	Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
21	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et Col'n de P. S'nd	932,512 00	932,512 00	....	Ontario	577,326 06
22	Comtés du Centre	....	....	....	"	....
23	Pembroke Sud.	64,000 00	64,000 00	....	"	55,500 00
24	Cie de h. et de c. de f. Canada m'nt. Mar'me Ry. & P. Co	37,500 00	37,500 00	....	Nouvelle-Ecoss ..	35,200 00
25	Cana-Sud, y compris Sarnia,					
26	Chatham et Erié	....	....	....	Ontario	....
27	Leamington et St-Clair	51,200 00	51,200 00	....	"	147,859 00
	Chemins de fer de l'Etat :—					
28	Intercolonial, y compris—	....	....	....	....	....
29	Frédéricton et Cie. du pont Sainte-Marie	30,000 00	30,000 00	....	....	....
30	Canada-Est.	374,839 84	374,839 84	....	....	....
31	Comté de Drummond	423,936 00	423,936 00	....	....	....
32	Ile-du-Prince-Edouard.	....	....	....	....	....
33	Canadian Nort'n, y compris	374,606 00	374,606 00	....	....	....
34	Winnipeg Great-Northern	....	....	....	....	....
35	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	271,200 00	271,200 00	....	Ontario	255,571 00
36	Manitoba et Sud-Est	....	....	....	....	....
37	Chemin de fer Lac-Manitoba et Cie du Canal	....	....	....	....	....
38	Ontario et Riv.-La-Pluie.	1,534,526 00	1,534,526 00	....	Ontario	1,072,800 00
39	Canadian-Northern, Ontario	1,696,000 00	1,316,096 00	....	"	§
40	Canadian-Northern, Québec.	1,522,983 31	1,569,918 46	....	Québec	1,194,129 46
41	Canadien du Pacifique—en propriété :—	*10,189,521 00 29,416,346 00	*10,189,521 00 29,416,346 00	....	Manitoba Colombie-Brit.	375,377 50 37,500 00
42	Canada-Central	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario	1,479,000 00
43	Col. du Lac-Témiscaming.	310,335 95	310,335 95	....	Québec	350,076 82
44	Rive-Nord (Montréal à Québec)	†1,500,000 00	†1,500,000 00	....	....	....
45	Montréal et de l'Ouest	361,270 00	361,270 00	....	Québec	472,500 00

* Ce montant a été payé à la compagnie pour les 6,793,014 acres de terre auxquelles elle a renoncé.
† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 p. 100 des $954,000 de plus.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1908.

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.	Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
48,680 00	....	....	....	....	....	....
9,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
840,000 00	....	....	40,500 00	....	....	....
82,699 25	....	....	....	....	....	....
24,500 00	....	....	10,000 00	9,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
84,000 00	....	....	197,990 43	197,990 43	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
16,200 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	116,000 00	116,000 00	....	....
50,918 00	....	....	500 00	500 00	....	....
94,500 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
270,000 00	....	....	....	....	....	....
200,000 00	....	....	154,392 00	152,900 00	....	32,000 00
577,326 06	....	....	....	....	....	....
....	....	....	24,000 00	24,000 00	....	....
55,500 00	....	....	20,000 00	20,000 00	....	....
35,200 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	322,500 00	322,500 00	....	....
147,859 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
255,571 00	....	....	40,000 00	40,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
1,072,800 00	....	....	50,000 00	50,000 00	....	....
§	....	....	20,000 00	20,000 00	....	....
1,194,129 46	....	....	72,000 00	72,000 00	....	200,000 00
372,157 50 } 37,500 00 }	....	....	572,500 00	464,761 29	....	....
1,479,000 00	....	....	....	....	....	42,500 00
350,076 82	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
472,500 00	....	....	....	....	....	....

§ Le gouvernement d'Ontario garantit les bons, 268 milles à $20,000 par mille.

N° 5.—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Nom de la province.	
		Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.		Boni accordé.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
46	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (Montréal à Ottawa)	‡			"	727,000 00
	Pacifiq.-Canadien—Afferm.:					
47	Atlantique et Nord-Ouest	3,702,200 00	3,702,200 00		Québec	711,122 02
48	British Columbia South'rn					
49	Calgary et Edmonton					
50	Cap-de-la-Madeleine	7,424 00	7,424 00			
51	Colombie et Kootenay	88,800 00	88,800 00			
52	Colombie et Ouest					
53	Credit Valley				Ontario	531,000 00
54	Fredericton				N.-Brunswick	230,000 00
55	Grand Nord-Ouest Centr'l					
56	Guelph et Goderich				Ontario	
57	Jonction de Guelph	51,200 00	46,000 00		"	
58	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	185,173 06	185,173 06		"	52,500 00
59	Manitoba et Northwest'n				Manitoba	
60	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest				"	
61	Montréal et Lac-Maskinongé	41,280 00	41,280 00		Québec	87,750 00
62	Montréal et Ottawa	192,000 00	192,000 00		Ontario Quebec	100,000 00 182,210 00
63	Nakusp et Slocan	121,600 00	117,760 00		Col.-Britannique	
64	Nouveau-Brunswick				N.-Brunswick	76,000 00
65	Nouveau-Brunswick et Canada				"	575,000 00
66	Nicola, Kamloops et Similkameen	300,800 00	300,800 00			
67	Colonisation du Nord	133,760 00	133,760 00		Québec	96,000 00
68	Ontario et Québec	196,000 00	196,000 00		Ontario	
69	Ottawa, Northern et Western	950,000 00	821,009 20		Ontario Québec	50,000 00 1,316,389 15
70	Saskatchewan et Western				Manitoba	
71	Shuswap et Okanagan	163,200 00	163,200 00			
72	Pont de St-Jean et prolongement du ch. de fer			433,900 00	N.-Brunswick	5,181 81
73	Saint-Jean et Maine				"	880,000 00
74	St-Laurent et Ottawa				Ontario	
75	St-Stephen et Milltown	*14,848 00	14,848 00		N.-Brunswick	13,920 00
76	Tillsonburg, Lac-Erié et Pacifique	158,871 48	117,431 48		Ontario	38,564 00
77	Tobique-Valley	134,016 00	134,016 00		N.-Brunswick	70,000 00
78	Toronto, Grey et Bruce	14,656 00	14,656 00		Ontario	375,282 00
79	Vancouver et Ile Lulu					
80	West-Ontario-Pacific	60,000 00	60,000 00		Ontario	
81	Cap-Breton	192,000 00	182,400 00		Nouvelle-Ecosse	96,000 00
82	Caraquette	224,000 00	224,000 00		N.-Brunswick	180,000 00
83	Carillon et Grenville..(rien)					
84	Ontario-Central	144,061 36	144,061 36		Ontario	233,000 00
85	Colchester Coal & Ry. Co.	12,800 00	12,800 00			
86	Crows-Nest-Southern (rien).					
87	Cumberland Ry. & Coal Co.	44,850 00	39,850 00		Nova Scotia	184,450 00
88	Dominion-Atlantic, comprenant—					
89	Windsor et Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00		Nouvelle-Ecosse	
90	Vallée de la Cornwallis	44,800 00	44,800 00		"	44,800 00
91	Comtés de l'Ouest	500,000 00	500,000 00		"	679,197 45
92	Midland de la N.-Ecosse	399,060 40	399,060 40		"	185,600 00
93	Edmonton, Yukon et Pacifique (C.N.R)	160,000 00	91,200 00			
94	Elgin et Havelock	*82,652 82	*82,652 82		New Brunswick	107,500 00

‡ Le gouvernement fédéral paye au gouvernement de Québec 6 p. 100 sur $1,440,000.
* Y compris $9,635.89 pour rails de fer ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités, au 30 juin 1908—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.	Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
727,000 00	1,176,956 00	....	25,000 00	25,000 00	771,644 62	....
699,192 08	....	....	....	....	....	325,000 00
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
531,000 00	....	....	1,085,000 00	1,085,000 00	....	....
230,000 00	....	....	80,000 00	80,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	31,000 00	31,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	193,000 00
52,500 00	....	....	73,000 00	73,000 00	....	....
....	....	....	215,600 00	215,600 00	....	....
....	900,000 00	....	....	....	....	....
87,750 00	....	....	....	....	....	....
100,000 00	....	....	....	....	....	....
182,210 00	....	....	5,300 00	5,300 00	....	....
....	647,074 00	....	....	....	....	....
76,000 00	....	....	23,000 00	23,000 00	....	....
575,000 00	....	....	47,500 00	47,500 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
96,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	52,500 00	52,500 00	....	....
50,000 00	....	....	150,000 00	150,000 00 }	....	....
1,192,672 58	....	....	101,000 00	100,000 00 }	....	....
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
5,181 81	....	....	....	....	....	....
880,000 00	....	300,000 00	....	....	....	60,000 00
....	....	....	....	....	300,000 00	90,000 00
13,920 00	....	....	....	....	....	....
38,564 00	....	....	75,000 00	75,000 00	....	....
70,000 00	....	....	....	....	....	....
375,282 00	....	....	988,000 00	969,561 44	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....
91,400 00	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....
180,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
233,000 00	....	....	93,500 00	93,500 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
173,650 00	....	....	....	....	....	....
—						
....	....	....	....	....	....	....
44,800 00	....	....	27,685 00	27,685 00	....	....
679,197 45	....	....	150,000 00	150,000 00	....	....
183,510 40	....	....	36,000 00	36,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....
107,500 00	....	....	13,000 00	13,000 00	....	....

*Rails en fer ayant servi.

TABLEAU 5.—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins

	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Nom de la province.	Boni accordé.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
95	Esquimalt & Nanaïmo....	750,000 00	750,000 00	....	....	....
96	Grand-Tronc (en Canada). comprenant	....	....	15,142,633 33	....	....
97	Beauharnois-Junction...	62,400 00	62,400 00	....	Québec.........	179,073 00
98	Brantford, Norfolk & Port Burwell	....	....	....	Ontario.........	68,000 00
99	Buffalo et Lac-Huron...	....	....	....	"	....
100	Cobourg, Blairton & Marmora	....	....	....	"	18,740 00
101	Grand-Tronc, Pont du Jubilé Victoria.......	500,000 00	500,000 00	....	....	....
102	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ..	....	....	....	Ontario.........	336,000 00
103	Grande-Jonction, Belleville & North-Hastings.	21,888 00	21,888 00	....	"	224,660 00
104	Embran. d'Owen-Sound.	39,744 00	39,744 00	....	"	....
105	Great-Western	....	....	....	....	....
106	Hamilton & North-Western	....	....	....	Ontario.........	565,020 00
107	London, Huron & Bruce.	....	....	....	"	178,630 00
108	Midland, Ontario.......	....	....	....	"	168,350 00
109	Montréal & Champlain Junction	103,600 00	103,600 00	....	Québec.........	150,000 00
110	Northern............	....	....	....	Ontario.........	196,188 00
111	North-Simcoe	....	....	....	"	83,300 00
112	Northern-Pacific-Jct....	1,320,000 00	1,320,000 00	....	....	....
113	South-Norfolk	54,400 00	54,400 00	....	Ontario.........	....
114	Ligne de ceint., Toronto.	....	....	....	....	....
115	Toronto et Nipissingue..	....	....	....	Ontario.........	105,212 00
116	Jonction du Lac-Simcoe.	....	....	....	"	53,000 00
117	Victoria............	....	....	....	"	312,000 00
118	Waterloo-Junction......	32,800 00	32,800 00	....	"	....
119	Wellington, Grey & Bruce	....	....	....	"	241,276 00
120	Whitby, Port-Perry et Lindsay	....	....		"	94,957 59
121	Grand-Tronc-Pacifique.					
122	Rive du Golfe............	53,699 20	53,699 20	....	Nouv.-Brunswick	41,950 00
123	Halifax & South-Western, comprenant.	819,874 93	819,874 93	....	Nouvelle-Ecosse..	....
124	Central de la Nouvelle-Ecos. et Nouv.-E. sud.	653,776 00	653,776 00	....	"	....
125	Halifax et Yarmouth....	160,000 00	160,000 00	....	"	156,499 33
126	Middleton & Victoria-Beach............	125,760 00	125,760 00	....	"	96,000 00
127	Hampton et Saint-Martin.	†83,612 54	†83,612 54	....	Nouv.-Brunswick	145,600 00
128	Hereford, y compris la ligne de la Dominion Lime Co.	170,560 00	170,560 00	....	Québec.........	103,000 00
129	Cie c. d.f. et d.h. d'Inverness	627,000 00	368,545 97	....	Nouvelle-Ecosse..	272,000 00
130	Irondale, Bancroft & Ottawa	144,000 00	144,000 00	....	Ontario.........	315,000 00
131	International du Nouveau-Brunswick............	178,408 07	178,408 07	....	Nouv.-Brunswick	75,000 00
132	Kaslo & Slocan, C.-B. (rien)	....	....		....	....
133	Kent-Northern et	*58,334 27	*58,334 27	....	Nouv.-Brunswick	135,000 00
134	St-Louis & Richibouctou.	22,400 00	22,400 00	....	" ..	21,000 00
135	Vallée de la rivière Kettle.	97,771 52	97,771 52	....	....	....
136	Kingston et Pembroke....	48,000 00	48,000 00	....	Ontario.........	456,493 00
137	Mines du Klondyke.......	197,184 00	197,184 00	....	....	....
138	L'Assomption (chem. abandonné)............	11,200 00	11,200 00	....	....	....
139	Lac-Erié et Riv.-Détroit,	571,851 00	571,851 00	....	Ontario.........	83,000 00
140	London et Port-Stanley (affermé)............	....	....	....	"	....

† Y compris prêt de rails de fer ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités au 30 juin 1908—*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.	Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
179,073 00	...	...	...	...	...	...
68,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	966,000 00	966,000 00	...	...
18,740 00	26,000 00	...	113,500 00	113,500 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
336,000 00	...	...	929,000 00	929,000 00	...	...
224,660 00	...	...	213,000 00	213,000 00	...	50,000 00
...	...	...	85,500 00	85,500 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
565,020 00	...	...	599,805 00	599,805 00	...	...
178,630 00	...	...	311,500 00	311,500 00	...	...
168,350 00	...	...	144,870 85	144,870 85	...	...
150,000 00	...	...	21,774 00	21,774 00	...	...
196,188 00	...	...	241,980 00	241,980 00	...	390,000 00
83,300 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	65,000 00	65,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
105,212 00	...	...	376,702 59	376,702 59	...	...
53,000 00	...	...	100,000 00	100,000 00	...	...
312,000 00	...	...	186,000 00	186,000 00	...	...
...	...	...	47,000 00	47,000 00	...	...
241,276 00	...	...	682,000 00	682,000 00	...	...
94,957 59	...	...	222,094 93	222,094 93	...	...
41,950 00	...	...	...	...	...	...
...	3,831,939 00	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
156,499 33	...	...	15,338 93	15,338 93	...	...
...	...	...	...	...	...	...
145,600 00	...	...	...	...	...	...
60,500 00	...	...	...	...	...	...
233,000 00	...	...	100,000 00	50,000 00	...	...
135,000 00	...	...	...	...	...	...
75,000 00	...	...	5,000 00	5,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
135,000 00	...	...	...	...	...	...
21,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
456,493 00	...	...	509,320 00	509,320 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
83,000 00	...	...	356,500 00	356,500 00	...	...
...	...	...	...	...	1,332,854 00	414,000 00

TABLEAU 5.—Relevé de l'aide accordée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral. Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Nom de la province.	Boni accordé.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
141	Lenora Mt. Sicker (Vancouver Copper Co.(rien).					
142	Liverpool et Milton(rien)..					
143	Lotbinière et Mégantic....	96,000 00	96,000 00		Québec	126,994 00
144	Cie c. de f. et mines Marmora	30,720 00	30,720 00		Ontario	19,149 39
145	Rivière-Maganetawan.....	3,552 00	3,552 00		"	10,000 00
146	Manitoba (réseau du Canadian-Northern)......				Manitoba	641,575 25
147	Manitoulin & North-Shore.	32,000 00	32,000 00			
148	Massawippi-Valley........	5,376 00	5,376 00		Québec	
149	Cie c. f. et houille Minudie	18,544 00	18,544 00		"	
150	Montréal et Atlantique, y compris jonction du Lac-				"	444,000 00
151	Champlain et St-Laurent				"	250,280 00
152	Montréal et Ligne Provinc.	58,560 00	58,560 00		"	231,122 00
153	Montréal & Vermont-Junction. ....(rien)					
154	Morrissey, Fernie & Michel, C.-B. ....(rien)					
155	Napierville-Junction......	173.440 00	173,440 00		Québec	
156	Nelson & Fort-Sheppard..					
157	N.-Brunswick et I.P.-E...	113,440 00	113,440 00		N.-Brunswick	99,708 90
158	N.-Brunswick-Southern ..				"	413,000 00
159	Cie de ch. de fer et houille du Nouveau-Brunswick.	190,400 00	190,400 00		"	224,000 00
160	Nosbonsing et Nipissingue ....(rien)					
161	Nova Scotia Steel & Coal Co's. R'y.............	40,000 00	39,840 00		Nouvelle-Ecosse	40,000 00
162	Montagne-Orford.........	192,942 50	192,942 50		Québec	138,884 92
163	Ottawa et New-York.	262,384 00	262,384 00		Ontario	35,000 00
164	Cie de ch. de fer et carrière de Phillipsburg.........	23,712 00	23,712 00		Québec	25,667 00
165	Pontiac & Renfrew.	13,600 00	13,600 00		"	17,433 60
166	Embr. Princeton du ch. de f. du comté Washington					
167	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan...					
168	Cie du pont et c. de f. Québec	374,353 33	374,353 33		Québec	250,000 00
169	Québec-Central	403,980 69	403,980 69		"	1,076,123 14
170	Québec et Lac-Saint-Jean	1,454,695 00	1,233,943 50		"	2,533,000 00
171	Quebec R'ly., Light & Power Co., ci-dev., Québec, Montmor'cy & Charlevoix	96,000 00	96,000 00		"	306,945 50
172	*Québec et N.-Brunswick.	201,600 00			N.-Brunswick	45,000 00
173	Québec, Montréal et Sud, comprenant...........	188,816 00	188,816 00		Québec	210,000 00
174	Comtés-Unis et vallée de l'Est du Richelieu ...	69,952 00	69,952 00		"	115,215 00
175	Rive-Sud..........	296,998 38	296,998 38		"	276,645 00
176	Montagne-Rouge.....(rien)					
177	Rutland et Noyan... (rien)					
178	Salisbury et Harvey.......	29,665 45	**29,391 01		N.-Brunswick	455,000 00
179	Schomberg et Aurora......	48,000 00	46,144 00			
180	Shédiac et Côte .....(rien)					
181	Stanstead, Shefford et Chambly. ....(rien)					
182	Tunnel de Saint-Clair.....	375,000 00	375,000 00			
183	*Vallée de Saint-Jenn et Rivière-du-Loup. .(rien)					
184	St-Laurent et Adirondack.	149,481 60	149,481 60		Québec	70,400 00

*En voie de construction.

par les gouvernements et les municipalités, etc. –*Suite.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les Municipalités.			
Boni payé.	Prêt.	Action souscrite.	Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
126,994 00	...	...	...	...	...	...
19,149 39	...	...	...	...	...	...
10,000 00	...	...	...	...	...	...
641,575 25	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	65,000 00
...	...	...	...	...	...	...
315,891 89	...	...	...	...	...	528,000 00
250,280 00	...	...	51,000 00	36,000 00	...	...
231,122 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
99,708 90	...	...	...	...	...	...
413,000 00	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...
224,000 00	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
40,000 00	...	...	4,000 00	4,000 00	...	...
138,884 92	...	...	...	...	...	...
35,000 00	...	...	85,000 00	85,000 00	...	...
25,667 00	...	...	...	...	...	...
17,433 60	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
250,000 00	...	...	300,000 00	290,817 46	...	...
1,076,123 14	...	...	103,000 00	103,000 00	...	...
2,368,816 88	...	...	12,000 00	12,000 00	...	450,000 00
306,945 50	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
207,565 00	...	...	...	...	...	...
115,215 00	...	...	...	...	...	...
276,645 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
455,000 00	...	...	70,000 00	70,000 00	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
70,400 00	...	...	...	...	...	...

**Y compris près de $14,663.45 de rails en fer ayant servi.

TABLEAU 5.—RELEVÉ de l'aide accordée et payée aux ch. de fer

Numéro.	Nom du ch. de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Nom de la Province.	
		Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.		Boni accordé.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
185	Ste-Marie et Ontario O'st..	....	....	....	Ontario	....
186	Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)........	89,600 00	87,808 00	....	Nouvelle-Ecosse..	87,808 00
187	Témiscamingue et Ontario Nord....	....	....	....	....	....
188	Témiscouata.............	645,950 00	645,950 00	....	Québec ... . Nouv.-Brunswick	362,250 00 66,000 00
189	Mille-Iles	61,200 00	29,840 00	....	Ontario	....
190	Toronto, Hamilton et Buffalo................	57,600 00	57,600 00	....	"	....
191	*Trans-Canada..........	....	....	....	....	....
192	Vancouver, Victoria et Eastern............(rien)	....	....	....	....	....
193	Vancouver, Westminster et Yukon ....(rien)	....	....	....	....	....
194	Victoria et Sidney, C.-B...	....	....	....	Colombie-Britan.	95,635 00
195	Cie de ch. de fer Terminal, Victoria et b.-passeur...	....	....	....	....	....
196	Wellington Colliery Co, CB	....	....	....	....	....
197	York et Carleton	32,896 00	32,896 00	....	Nouv.-Brunswick	25,247 00
	Grand total........	76,355,380 56	74,527,468 94	15,576,533 33		29,819,526 89

par les gouvernements et les municipalités au 30 juin 1908—*Fin.*

Par les gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.			
Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.	Boni accordé.	Boni payé.	Prêt.	Actions souscrites.
$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	80,000 00	50,000 00	.....	.....
82,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
362,250 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....
66,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....
.....	.....	.....	268,000 00	265,500 00	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
95,635 00	.....	.....	143,452 50	143,452 50	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25,247 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28,309,445 80	6,581,969 00	300,000 00	12,473,806 23	12,186,946 42	2,404,498 62	2,839,500 00

TABLEAU 6.—RECETTES et revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908, y compris un état comparatif des recettes nettes.

Numéro.	1	3	4	A	5	6	7
		Recettes.					Recettes nettes.
	Nom du chemin de fer.	Revenu des voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'expoitation.	Total, recettes brutes, y compris autres provenant de l'exploitation. Cols. 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1908. Col. 5—6.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	59,424 41	134,622 97	10,046 69	204,094 07	178,066 20	26,027 87
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	23,751 61	137,717 17	199,253 49	360,722 27	253,146 71	107,575 56
3	Atlantique et Lac-Supérieur	28,791 62	43,949 72	578 40	73,319 74	73,507 33	−187 59
4	Atlantique, Québec et Ouest	3,698 50	5,114 57	....	8,813 07	22,182 54	−13,369 47
5	Baie-de-Quinté	47,073 41	182,489 87	4,259 16	233,822 44	160,788 15	73,034 29
6	Bedlington et Nelson	251 90	553 71	1 50	807 11	14,968 75	−14,161 64
7	Cie de houille et de chemin de fer Beersville (maintenant chemin de fer de la Rive-Nord)	648 10	4,432 78	....	5,080 88	4,791 22	289 66
8	Bessemer et Barry's-Bay	....	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et Baie-Hudson	19,176 84	19,533 05	266 50	38,976 39	102,915 32	−63,938 93
10	Yukon-Britannique	75,165 16	237,089 11	4,260 57	316,514 84	143,848 88	172,665 96
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	33,345 58	30,183 15	9 00	63,537 73	30,161 38	33,376 35
12	Bouctouche et Moncton	10,520 36	16,739 14	....	27,259 50	23,125 55	4,133 95
13	Cie de houille et chemin de fer Canada (maintenant Maritime Coal, Railway and Power Co.)	6,815 61	27,937 59	1,886 81	36,640 01	23,843 97	12,796 04
14	Canada-Sud	2,204,016 14	5,496,012 50	184,136 62	7,884,165 26	5,486,128 34	2,398,036 92
15	Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	3,027,710 31	5,820,857 34	87,366 49	8,935,934 14	9,349,072 78	−413,138 64
16	" " Ile-du-Prince-Edouard	161,897 59	142,411 79	8,674 02	312,983 40	408,460 31	−95,476 91
17	Canadian-Northern	2,026,272 48	6,824,782 98	858,407 25	9,709,462 71	6,527,768 73	3,181,693 98
18	Canadian-Northern, Ontario	122,821 31	116,117 07	6,663 36	245,601 74	245,197 82	403 92
19	Canadian-Northern, Québec	208,739 10	448,860 78	22,601 15	680,201 03	709,411 11	−29,210 08
20	Pacifique-Canadien	23,245,345 24	43,733,429 25	3,410,390 83	70,389,165 32	47,980,269 05	22,408,896 27
21	Cap-Breton	5,350 09	2,510 38	137 44	7,997 91	17,126 21	−9,128 30
22	Caraquette	15,389 30	36,030 27	....	51,419 57	52,672 85	−1,253 28
23	Carillon et Grenville	1,547 75	119 84	894 00	2,561 59	5,423 86	−2,862 27
24	Ontario-Central	84,431 21	170,760 00	14,230 85	269,422 06	153,927 53	115,494 53
25	Crows-Nest-Southern	27,433 66	157,898 13	1,400 15	186,731 94	137,950 33	48,781 61
26	Cie de houille et chemin de fer Cumberland	18,251 75	77,480 92	....	95,732 67	45,875 15	49,857 52

27	Dominion-Atlantic	391,672 06	409,033 38	582 77	801,288 21	510,127 07	291,161 14
28	Elgin et Havelock	3,964 92	8,445 57	....	12,410 49	10,870 14	1,540 35
29	Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....
30	Grand-Tronc en Canada	10,540,996 60	19,011,649 93	728,055 23	30,280,701 76	21,000,569 09	9,280,132 67
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	481,675 22	1,445,066 39	108,675 65	2,035,417 26	1,968,652 58	66,764 68
32	Halifax et Sud-Ouest	211,148 87	173,565 57	2,470 62	387,185 06	384,981 15	2,203 91
33	Hampton et St-Martin	4,485 58	7,265 67	....	11,751 25	6,946 33	4,804 92
34	Hereford	17,931 57	56,156 26	95 00	74,182 83	100,856 90	−26,674 07
35	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness	21,755 78	187,410 18	946 98	210,112 94	114,565 96	95,546 98
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	7,177 16	18,000 80	....	25,177 96	28,507 44	−3,329 48
37	Kaslo et Slocan	7,553 13	9,915 50	220 81	17,689 44	50,196 15	−32,506 71
38	Kent-Nord	8,217 94	10,698 72	....	18,916 66	10,725 00	8,191 66
39	Vallée de la rivière Chaudière	275 85	2,714 50	....	2,990 35	3,553 30	−562 95
40	Kingston et Pembroke	60,935 53	139,142 07	17,345 63	217,423 23	174,361 50	43,061 73
41	Mines du Klondyke	11,258 75	35,281 23	451 00	46,990 98	92,332 14	−45,341 16
42	Liverpool et Milton	840 00	8,539 53	....	9,379 53	5,828 96	3,550 57
43	Lotbinière et Mégantic	4,974 94	26,391 39	201 06	31,567 39	26,390 93	5,176 46
44	London et Port Stanley	49,695 82	66,102 42	8,256 21	124,054 45	143,658 04	−19,603 59
45	Manitoulin et Rive-Nord	1,183 60	43,297 18	2,173 00	46,653 78	34,653 09	12,000 69
46	Vallée de la Massawippi	75,390 60	122,757 10	540 00	198,687 70	177,685 10	21,002 60
47	Cie du chemin de fer Midland du Manitoba	8,248 35	25,289 13	211 00	33,748 48	91,457 19	−57,708 71
48	Montréal et Atlantique	198,351 66	537,648 29	21,412 07	757,412 02	72,020 15	37,203 87
49	Montréal et Ligne Provinciale	47,389 87	39,768 80	2,917 25	90,075 92	71,319 42	18,756 50
50	Montréal et Jonction du Vermont	53,568 12	107,664 62	6,261 30	167,494 04	90,147 90	77,346 14
51	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B.	8,342 85	91,959 75	6,220 12	106,522 72	80,876 81	25,645 91
52	Jonction de Napierreville	4,568 68	15,100 42	12 00	19,681 10	32,847 60	−13,166 50
53	Nelson et Fort-Sheppard	36,072 27	58,645 00	1,107 18	95,824 45	124,766 68	−28,942 23
54	Cie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick	12,527 28	33,645 67	7,857 76	54,030 71	56,096 96	−2,066 25
55	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	10,380 31	18,880 29	....	29,260 60	23,572 61	5,687 99
56	Nouveau-Brunswick-Sud	19,562 17	25,684 75	17 50	45,264 42	47,750 37	−2,485 95
57	New-Westminster-Sud	91,100 03	32,633 28	340 51	124,073 82	91,811 74	32,262 08
58	Nosbonsing et Nipissing	....	24,564 96	....	24,564 96	24,564 09	....
59	Cie d'acier et de houille de la Nouvelle-Ecosse	2,177 45	2,856 24	....	5,033 69	11,841 90	−6,808 21
60	Montagne d'Orford	8,254 74	19,353 49	....	27,608 23	38,468 27	−10,860 04
61	Ottawa et New-York	67,946 68	48,481 24	1,634 94	118,062 86	124,679 04	−6,616 18
62	Cie de chemin de fer et carrière de Philipsburg	....	1,639 55	....	1,639 55	6,239 25	−4,599 70
63	Embranch. de Princeton du comté de Washington (E.-U)	8,946 75	16,139 41	....	25,086 16	11,764 70	13,321 46
64	Père Marquette	173,407 39	1,806,664 32	28,880 78	2,008,952 49	1,712,949 76	296,002 73
65	Québec-Central	348,767 09	755,537 00	6,420 29	1,110,724 38	787,293 15	323,431 23
66	Québec et Lac St-Jean	226,360 73	406,100 43	24,053 72	656,514 88	489,308 81	167,206 07
67	Cie de chemin de fer d'électricité et de force de Québec	152,929 72	44,046 47	5,369 35	202,345 54	149,478 32	52,867 22
68	Québec, Montréal et Sud	111,984 77	176,128 98	29,405 76	317,519 51	293,898 76	23,620 75
69	Montagne-Rouge	5,320 79	26,270 22	2,738 13	34,329 14	33,924 41	404 73
70	Rutland et Noyan	7,450 92	11,693 78	....	19,144 70	10,359 54	8,785 16
71	Salisbury et Harvey	11,807 40	20,800 84	178 88	32,787 12	47,788 16	−15,001 04
72	Schomberg et Aurora	4,309 23	4,628 49	....	8,937 72	13,722 62	−4,784 90
73	Stanstead, Shefford et Chambly	31,628 36	43,311 55	756 88	75,696 79	75,944 23	−247 44
74	Tunnel de St-Clair	65,430 00	239,377 50	16 67	304,824 17	140,492 41	164,331 76
75	St-Laurent et Adirondack	177,465 71	235,421 61	470 24	413,357 56	268,461 10	144,896 46
76	Sydney et Louisburg (Cie de houille du Dominion)	20,127 36	398,493 28	71 44	418,692 08	405,888 28	12,803 80

TABLEAU 6 (*Suite*)—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908, y compris état comparatif des recettes nettes.

	1	3	4	A	5	6	7
		Recettes.					Recettes nettes.
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'expropriation.	Recettes brutes autres que celles provenant de l'exploitation. Cols. 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1908. Cols. 5—6.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
77	Témiscouata	65,607 05	141,475 95	3,696 07	210,779 07	152,922 67	57,856 40
78	Témiscamingue et Ontario Nord	371,779 44	415,582 02	17,958 92	805,320 38	710,198 71	95,121 67
79	Mille-Iles	11,474 35	20,175 44	2,423 81	34,073 60	28,941 17	5,132 43
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	265,699 30	549,190 56	40,200 61	855,090 47	668,345 73	186,744 74
81	{ Vancouver, Victoria et Eastern { Vancouver, Westminster et Yukon	87,995 35	287,196 20	1,593 12	376,784 67	333,677 88	43,106 79
82	Victoria et Sydney, C.-B.	18,849 38	20,856 46	930 11	40,635 95	35,650 81	4,985 14
83	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	1,862 75	1,756 31	10,997 94	14,617 00	22,410 61	−7,793 61
84	Cie de chemin de fer Wabash, Canada	752,989 12	1,705,069 43	....	2,458,058 55	2,178,729 98	279,328 57
85	Cie houillère de Wellington	3,180 00	34,662 99	....	37,842 99	37,302 99	540 00
86	Cie houillère de Wellington (Ladysmith)	....	57,709 67	....	57,709 67	57,709 67	....
87	York et Carleton	1,292 60	3,350 19	....	4,642 79	4,238 25	404 54
	Total	46,854,158 97	94,154,522 05	5,909,632 59	146,918,313 61	107,304,142 51	39,614,171 10

TABLEAU 7.—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908.

A.—Recettes provenant de l'exploitation.

Numéro.	1	2	3	4	5	A	6	7	8
	Nom du chemin de fer.	Recettes provenant du service des voyageurs.							
		Recettes des voyageurs.	Revenu par voyageur par mille.	Malles.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs, y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportioan avec le total des recettes. 100 × Col. 6 / Col. 16.
		$ c.	Centins.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	Centins.	p. c.
1	Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta	52,516 85	·3769	648 34	4,781 72	1,477 50	59,424 41	·94798	29·11
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	23,751 61	·3571	....	....	....	23,751 61	·47889	65·84
3	Atlantique et Lac Supérieur	24,317 57	·1566	3,668 24	805 81	....	28,791 62	·45194	39·26
4	Atlantique, Québec et de l'Ouest	3,682 25	·3142	....	....	16 25	3,698 50	·31736	41·96
5	Baie de Quinté	38,327 54	·2621	6,535 51	2,210 36	....	47,073 41	·21507	20·31
6	Bedlington et Nelson	178 71	·4118	....	71 00	2 19	251 90	·11607	31·21
7	Cie de h. et c. de f. Beersville, maint. cie la Rive-Nord	648 10	·3125	....	....	....	648 10	·7309	12·75
8	Bessemer et Baie de Barry	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	17,881 74	·2666	....	1,056 70	238 40	19,176 84	·44835	49·21
10	Yukon britannique	67,168 55	·6824	4,500 00	2,414 26	1,082 35	75,165 16	1·33627	23·74
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	29,003 12	·1372	3,380 40	962 06	....	33,345 58	·58603	52·48
12	Bouctouche et Moncton	8,897 48	·2174	601 60	42 69	978 59	10,520 36	·51049	38·59
13	Cie de ch. de fer et de houille du Canada, maintenant Maritime Coal, Ry. and Power Co.	6,028 41	·3313	301 44	313 66	172 10	6,815 61	·39857	18·60
14	Canada-Sud	1,741,379 67	·2226	117,411 90	345,224 57	....	2,204,016 14	1·31032	27·95
15	Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	2,633,160 13	·1845	178,402 32	176,565 01	39,582 85	3,027,710 31	·93090	33·88
16	Ile-du-Prince-Edouard	133,662 25	·1821	23,219 90	1,544 38	3,471 06	161,897 59	·49044	51·72
17	Canadian-Northern	1,772,816 38	·2381	72,919 50	107,266 21	73,270 39	2,026,272 48	1·06704	20·69
18	Canadian-Northern, Ontario	112,005 90	·2084	84 70	6,665 92	4,064 79	122,821 31	·69978	50·01
19	Canadian-Northern, Québec	187,794 84	·1926	8,435 08	10,225 06	2,284 12	208,739 10	·68585	30·69
20	Canadien Pacifique	19,655,394 44	·1898	709,834 56	1,566,484 97	1,313,631 27	23,245,345 24	1·57410	33·02
21	Cap-Breton	5,119 25	·2907	....	121 84	109 00	5,350 09	·27447	66·89
22	Caraquet	12,894 81	·3023	2,494 49	....	....	15,389 30	·38329	29·92
23	Carillon et Grenville	1,547 75	·2769	....	....	....	1,547 75	·56159	60·42
24	Ontario-Central	72,214 19	·2237	6,625 12	5,591 90	....	84,431 21	·55671	31·33

TABLEAU 7 (*Suite*).—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908.

	1	2	3	4	5	A	6	7	8
		RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES VOYAGEURS.							
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes des voyageurs.	Revenu par voyageur par mille.	Malles.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs, y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6 / Col. 16.
		$ c.	Centins.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	Centins.	p.c.
25	Sud du Nid-de-Corbeau	24,837 01	·3723	1,302 22	982 45	311 98	27,433 66	·83530	14·69
26	Cie de houille et de ch. de fer Cumberland	14,119 23	·2079	1,117 84	2,224 69	789 99	18,251 75	·40326	19·06
27	Dominion-Atlantic	341,792 93	·2275	13,388 96	22,221 46	14,268 71	391,672 06	·80009	48·89
28	Elgin et Havelock	3,211 08	·2689	678 24	75 60	....	3,964 92	·22115	31·95
29	Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....	....	....
30	Grand-Tronc en Canada	8,957,520 38	·1771	364,015 77	1,024,213 40	195,247 05	10,540,996 60	1·23773	34·81
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	428,516 92	·1615	20,682 47	22,823 33	9,652 50	481,675 22	·67368	23·66
32	Halifax et Sud-Ouest	184,541 66	·2332	6,722 08	15,244 55	4,640 58	211,148 87	·62514	54·53
33	Hampton et Saint-Martin	4,077 90	·4536	325 00	37 68	45 00	4,485 58	·26859	38·17
34	Hereford	16,435 78	·2250	796 92	462 77	236 10	17,931 57	·30304	24·17
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	20,658 81	·2650	....	386 54	710 43	21,755 78	·52008	10·35
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	6,004 25	·3000	706 50	466 41	....	7,177 16	·22805	28·50
37	Kaslo et Slocan	5,925 69	·6179	1,456 59	143 02	27 83	7,553 13	·44041	42·69
38	Kent Northern	7,113 97	·7113	678 24	425 73	....	8,217 94	·56364	43·44
39	Vallée de la rivière Kettle	275 85	·4244	....	....	....	275 85	·11016	9·23
40	Kingston et Pembroke	50,784 37	·3337	7,224 21	2,485 45	441 50	60,935 53	·32426	28·02
41	Mines du Klondyke	11,233 00	1·5000	....	....	25 75	11,258 75	·91968	23·96
42	Liverpool et Milton	840 00	·1875	....	....	....	840 00	·10370	8·95
43	Lotbinière et Mégantic	4,221 34	·2685	753 60	....	....	4,974 94	·26491	15·76
44	London et Port-Stanley	43,096 65	·1175	1,557 68	4,424 38	617 11	49,695 82	·62058	40·06
45	Manitoulin et Rive-Nord	1,183 60	·4192	....	....	....	1,183 60	·9184	2·53
46	Vallée de Massawippi	70,911 61	·2128	2,851 43	999 96	627 60	75,390 60	·92912	37·94
47	Cie de ch. de fer de Midland du Manitoba	7,699 91	·2369	44 04	234 97	269 43	8,248 35	·27027	24·44
48	Montréal et Atlantique	177,344 01	·2290	9,433 78	11,573 87	....	198,351 66	·66534	26·18
49	Montréal et ligne provinciale	42,542 53	·2063	1,944 70	2,689 04	213 60	47,389 87	·66945	52·61
50	Montréal et Vermont-jonction	46,229 62	·1477	2,538 00	4,735 00	65 50	53,568 12	·78826	31·98

51	Morrissey, Fernie et Michel	8,342 85	·467	....	....	....	8,342 85	·54184	7·83
52	Napierville, Jonction	4,297 97	·2791	249 05	21 66	....	4,568 68	·27204	23·21
53	Nelson et Fort Sheppard	32,483 44	·3716	1,633 40	1,535 84	419 59	36,072 27	·70932	37·64
54	Cie de l. et de ch. de fer du Nouveau-Brunswick	10,913 31	·2519	1,285 28	328 69	....	12,527 28	·20747	23·18
55	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	9,223 66	·2456	929 32	227 33	....	10,380 31	·35104	35·47
56	Nouveau-Brunswick-Sud	15,847 30	·2089	2,221 42	1,408 69	84 76	19,562 17	·37018	43·21
57	New-Westminster-Sud	85,894 43	·3245	1,632 01	2,403 53	1,170 06	91,100 03	1·54066	73·42
58	Nosbonsing et Nipissingue	....	....	....	....	....	....	....	....
59	Nova Scotia Steel and Coal Co	1,863 45	·2400	314 00	....	....	2,177 45	·13864	43·24
60	Montagne d'Orford	7,413 74	·2765	527 52	226 68	86 80	8,254 74	·17167	29·90
61	Ottawa et New-York	60,277 49	·2155	4,162 85	2,453 89	1,052 45	67,946 68	·88286	57·55
62	Cie de carr. et de ch. de fer de Philipsburg	....	....	....	....	....	....	....	....
63	Embranch. Princeton, comté de Washington	8,343 28	·1792	218 04	377 08	8 35	8,946 75	·88890	35·66
64	Père Marquette	143,197 97	·1969	8,216 90	19,060 05	2,932 47	173,407 39	·61597	8·63
65	Quebec-Central	314,293 16	·2099	18,808 72	10,612 16	5,053 05	348,767 09	·80757	31·40
66	Québec et Lac Saint-Jean	203,060 01	·2063	14,455 92	8,405 80	439 00	226,360 73	·83798	34·48
67	Cie d'écl., de force et de ch. de fer de Québec	141,233 95	·2000	1,230 88	....	10,464 89	152,929 72	·54035	75·57
68	Québec, Montréal et Sud	101,399 19	·2394	5,084 68	4,325 60	1,175 30	111,984 77	·82716	35·26
69	Montagne Rouge	4,288 77	·3700	282 80	646 01	103 21	5,320 79	·72907	15·50
70	Rutland et Noyan	7,219 49	·2203	87 36	144 07	....	7,450 92	1·61590	38·91
71	Salisbury et Harvey	9,214 89	·2086	2,260 80	331 71	....	11,807 40	·65596	36·01
72	Schomberg et Aurora	4,309 23	·1535	....	....	....	4,309 23	·23638	48·20
73	Stanstead, Shefford et Chambly	24,456 10	·1978	1,746 34	4,620 53	805 39	31,628 36	·49112	41·78
74	Tunnel de Saint-Clair, parc et abords	65,430 00	....	....	....	....	65,430 00	....	21·46
75	Saint-Laurent et Adirondack	167,237 24	·1843	1,723 21	7,692 70	812 56	177,465 71	1·32084	42·93
76	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	16,789 49	·2428	1,126 80	1,222 11	988 96	20,127 36	·60168	5 00
77	Témiscouta	57,290 26	·2594	5,824 54	1,240 52	1,251 73	65,607 05	·45780	31·12
78	Témiscamingue et Ontario-Nord	342,828 64	·2288	9,679 83	19,270 07	....	371,779 44	1·52256	46·16
79	Mille-Iles	8,186 48	·4111	672 00	2,615 87	....	11,474 35	·28946	33.67
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	251,519 18	·2195	3,180 12	11,000 00	....	265,699 30	·96007	31·07
81	Vancouver, Victoria et Oriental / Vancouver, Westminster et Yukon	80,356 11	·3126	3,121 04	3,329 26	1,188 94	87,995 35	·88215	23 35
82	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	1,830 96	·2544	31 79	....	....	1,862 75	1·20879	12·74
83	Victoria et Sydney, C.-B.	18,425 39	·2168	423 99	....	....	18,849 38	·85745	46·38
84	Cie de ch. de fer Wabash, en Canada	709,466 44	·1994	1,448 92	33,448 46	8,625 30	752,989 12	1·04047	30 33
85	Cie houillière Wellington	2,940 00	·4646	240 00	....	....	3,180 00	·24651	8·40
86	" " (Ladysmith)	....	....	....	....	....	....	....	....
87	York et Carleton	1,119 60	·2799	20 00	153 00	....	1,292 60	·16345	27.84
	Total	39,992,503 11	....	1,670,120 90	3,486,300 63	1,705,234 33	46,854,158 97	....	....

TABLEAU 7 (*Suite*)—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1907.

A.—Recettes provenant de l'exploitation.

	1	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des marchandises.						Autres recettes.		Sommaire des recettes.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par ton. par mille.	Divers—parcs à bestiaux élévateurs et autres itemss.	Total des recettes, des marchandises y compris les parcs à bestiaux, les élévateurs et divers.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 11 / Col. 16	Balance provenant du nombre de milles parcourus par les wagons, garage, frais et loyer du matériel rou.	Télégraphe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 6+11+14+15	Total des recettes par train-mille,
		$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie chemin de fer d'Alberta et										
2	d'Irrigation	134,622 97	·3090		134,622 97	1·89738	65·96		10,046 69	204,094 07	2·87651
3	Algoma Central et baie d'Hudson	137,717 17	·1546		137,717 17	2·77664	69·12		199,253 49	360,722 27	7·27292
4	Atlantique et Lac Superieur	43,949 72	·1409		43,949 72	57450	59·94	578 40		73,319 74	·82474
5	Atlantique, Québec et ouest	5,114 57	·3649		5,114 57	·43887	58·03			8,813 07	·75623
6	Baie de Quinté	182,489 87	·1570		182,489 87	·83378	78·04	1,428 41	2,830 75	233,822 44	1·06831
7	Bedlington et Nelson	553 71	·4052		553 71	·25516	68·60	1 50		807 11	·37194
	Cie de h. et de ch. de f. de Beersville,										
8	maintenant Cie de chemin										
9	de fer de la rive sud	4,432 78	·4999		4,432 78	·50088	87·24			5,080 88	·37184
	Bessemer et baie de Barry										
10	Brandon, Saskatchewan et baie										
11	d'Hudson	19,491 57	·1053	41 48	19,533 05	·83704	50·12		266 50	38,976 39	·60561
	Yukon britannique	237,089 11	·8214		237,089 11	4·12257	74·89		4,260 57	316,514 84	5·47793
12	Brockville, Westport et Nord-O.	30,183 15	·4124		30,183 15	1·07146	47·50		9 00	63,537 73	1·11138
13	Bouctouche et Moncton	16,739 14	·3143		16,739 14	·81226	61 40			27,259 50	1·32276
	Canada Coal & Ry. Co., mainten.										
14	Maritime Coal, Ry. & Power Co	27,937 59	·3589		27,937 59	1·44186	76·26	1,748 68	138 13	36,640 01	1·88283
	Canada Sud	5,496,012 50	·547		5,496,012 50	2·51807	69·73		184,136 62	7,884,165 26	2·12290
15	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial	5,820,857 34	·578		5,820,857 34	1·29468	63·12	30,854 31	56,512 18	8,935,934 14	1·23813
16	Ile-du-Prince-Edouard	142,411 79	·3900		142,411 79	·43141	45·50	7,983 52	690 50	312,983 40	·94813
17	Canadian-Northern	6,823,528 42	·779	1,254 56	6,824,782 98	2·36410	70·30	105'714 47	752,692 78	9,709,462 71	2·20175
18	Canadian-Northern, Ontario	115,644 34	·1639	472 73	116,117 07	2·02782	47·28	3,041 63	3,621 73	245,601 74	2·05511
19	Canadian-Northern, Québec	448,743 16	·1263	117 62	448,860 78	1·48623	65·98	7,167 64	15,433 51	680,201 03	1·26509
20	Pacifique-Canadian	43,377,728 06	·742	355,701 19	43,733,429 25	2·29919	62·13		3,410,390 83	70,389,165 32	1·19063

21	Cap-Breton	2,510 38	·4199	...	2,510 38	·12853	31·38	137 44	...	7,997 91	·41031
22	Caraquette	36,030 27	·2191	...	36,030 27	·89739	70·07	...	...	51,419 57	1·28068
23	Carillon et Grenville	119 84	·1181	...	119 84	·4348	4·69	...	894 00	2,561 59	·60507
24	Ontario-Central	170,760 00	·1626	...	170,760 00	1·02326	63·38	...	14,230 85	269,422 06	·140780
25	Sud du Nid-de-Corbeau	157,653 54	·1342	244 59	157,898 13	4·38728	84·55	177 50	1,222 65	186,731 94	2·71283
26	Cumberland Railway & Coal Co.	77,480 92	·1499	...	77,480 92	2·18398	80·93	...	...	95,732 67	2·11517
27	Dominion-Atlantique	407,366 51	·2601	1,666 87	409,033 38	1·66231	51·04	53 00	529 77	801,288 21	1·66231
28	Elgin et Havelock	8,445 57	·4787	...	8,445 57	·47108	68·05	...	...	12,410 49	·69224
29	Esquimalt et Nanaïmo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	Grand-Tronc en Canada	19,011,649 93	·685	...	19,011,649 93	1·87280	62·78	...	728,055 23	30,280,701 76	1·66424
31	Grand Tronc (Canada Atlantique)	1,445,066 39	·581	...	1,445,066 39	1·34750	71·04	52,720 95	55,954 70	2,035,417 26	1·22765
32	Halifax et Sud-Ouest	173,215 62	·1965	349 95	173,565 57	·70397	44·82	...	2,470 62	387,185 06	1·05696
33	Hampton et St-Martin	7,265 67	·2411	...	7,265 67	·43507	61·83	...	...	11,751 25	·70366
34	Hereford	54,613 26	·1070	1,543 00	56,156 26	1·09343	75·70	3 00	92 00	74,182 83	·87072
35	Inverness Railway and Coal Co.	187,121 96	·1072	288 22	187,410 18	1·48391	89·19	...	946 98	210,112 94	1·66368
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	18,000 80	·2256	...	18,000 80	·57327	71·50	...	...	25,177 96	·80184
37	Kaslo et Slocan	9,871 42	·4838	44 08	9,915 50	·57816	56·05	160 00	60 81	17,689 44	1·03145
38	Kent-Nord	10,698 72	·4457	...	10,698 72	·70338	56·56	...	...	18,916 66	1·29743
39	Vallée de la rivière Kettle	2,714 50	·2463	...	2,714 50	1·08400	90·77	...	...	2,990 35	1·19423
40	Kingston et Pembroke	139,142 07	·2221	...	139,142 07	1·16466	63·99	660 00	16,685 63	217,423 23	1·09943
41	Mines de Klondyke	35,281 23	3·7999	...	35,281 23	1·22432	75·08	50·00	401 00	46,990 98	1·63066
42	Liverpol et Milton	8,539 53	·8474	...	8,539 53	1·05426	91·05	...	...	9,379 53	1·15796
43	Lotbinière et Mégantic	26,391 39	·3376	...	26,391 39	1·40529	83·60	...	201 06	31,567 39	1·68090
44	London et Port-Stanley	66,102 42	·855	...	66,102 42	1·02264	53·28	4,830 00	3,426 21	124,054 45	·99299
45	Manitoulin et Rive-Nord	43,297 18	·1809	...	43,297 18	3·35976	92·80	2,125 00	48 00	46,653 78	3·62022
46	Vallée de Massawippi	122,757 10	·819	...	122,757 10	1·34478	61·78	...	540 00	198,687 70	1·17944
47	Midland Ry. Co. du Manitoba	25,268 23	·945	20 90	25,289 13	·82300	74·93	131 00	80 00	33,748 48	1·06401
48	Montréal et Atlantique	537,648 29	·1129	...	537,648 29	1·27549	70·98	...	21,412 07	757,412 02	1·35646
49	Montréal et lignes provinciales	39,768 80	·2151	...	39,768 80	·75269	44·15	...	2,917 25	90,075 92	·95054
50	Montréal et Jonction-Vermont	107,664 62	·551	...	107,664 62	3·09829	64·28	...	6,261 30	167,494 04	1·63264
51	Morrissey, Fernie et Michel	91,959 75	·1270	...	91,959 75	4·77762	86·32	7,464 27	Cr. 1,244 15	106,522 72	5·53422
52	Jonction Napierville	15,100 42	·1050	...	15,100 42	·83849	77·28	...	12 00	19,681 10	1·09285
53	Nelson et Fort-Sheppard	58,332 57	·4607	312 43	58,645 00	2·91636	61·20	58 50	1,048 68	95,824 45	1·54088
54	New Brunswick Coal and Ry. Co.	33,645 67	·1300	...	33,645 67	·55724	62·27	2,574 00	5,283 76	54,030 71	·89485
55	Nouv.-Brunswick et Ile-du-P.-E.	18,880 29	·3758	...	18,880 29	·44528	64·53	...	...	29,260 60	·62455
56	Nouveau-Brunswick et Sud	25,668 79	·3325	15 96	25,684 75	·38380	56·74	17 50	...	45,264 42	·67637
57	New-Westminster Sud	32,399 76	·2149	233 52	32,633 28	1·59270	26·30	86 50	254 01	124,073 82	1·66949
58	Nosbonsing et Nipissingue	24,564 96	...	...	24,564 96	...	100·00	...	...	24,564 96	...
59	Nova Scotia Steel and Coal Co.	2,856 24	·4070	...	2,856 24	...	56·76	...	...	5,033 69	·32062
60	Montagne d'Orford	19,353 49	·4714	...	19,353 49	1·45712	70·10	...	...	27,608 23	·55848
61	Ottawa et New-York	46,467 58	·1504	2,013 66	48,481 24	1·28611	41·06	42 68	1,592 26	118,062 86	1·02970
62	Philipsburg Ry. and quarry Co.	1,639 55	·4675	...	1,639 55	·68314	100·00	...	...	1,639 55	·68314
63	Princeton Brch. of Washington Co.	16,139 41	·2328	...	16,139 41	2·34960	64 34	...	...	25,086 16	2·38848
64	Père-Marquette	1,806,664 32	·532	...	1,806,664 32	2·18815	89·93	16,278 39	12,602 39	2,008,952 49	1·82598
65	Québec-Central	755,537 00	·1383	...	755,537 00	1·70182	68·02	730 36	5,689 93	1,110,724 38	1·68031
66	Québec et Lac Saint-Jean	406,100 43	·1469	...	406,100 43	2·06999	62·00	12,011 21	12,042 51	656,514 88	1·49732
67	Cie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec	44,046 47	·4229	...	44,046 47	2·08257	21·27	...	5,369 35	202,345 54	·66524
68	Québec, Montréal et Sud	176,128 98	·1019	...	176,128 98	1·67620	55·47	16,132 26	13,273 50	317,519 51	1·57657
69	Montagne Rouge	26,140 28	·2477	129 94	26,270 22	3·59965	76·52	2,575 50	162 63	34,329 14	2·14450

TABLEAU 7 (*Fin*).—RECETTES et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908.

	1	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		RECETTES PROVENANT DU SERVICE DES MARCHANDISES.						AUTRES RECETTES.		SOMMAIRE DES RECETTES.	
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Divers—Parcs à bestiaux, élévateurs et autres item.	Total des recettes des marchandises, y compris les parcs à bestiaux, les élévateurs et divers.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 11 / Col. 16.	Balance provenant du nombre de milles parcourus par les wagons, garage, frais et loyer du matér. roul.	Télégraphe, loyers et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 6+11+14+15	Total des recettes par train-mille.
		$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
70	Rutland et Noyan	11,693 78	·1026	....	11,693 78	4·16890	61·09	....	....	19,144 70	2·58153
71	Salisbury et Harvey	20,800 84	·1766	....	20,800 84	1·15560	63·44	....	178 88	32,787 12	1·82150
72	Schomberg et Aurora	4,628 49	1·3163	....	4,628 49	1·20533	51·80	....	....	8,937 72	·40497
73	Stanstead, Shefford et Chambly	43,311 55	·1627	....	43,311 55	·96434	57·21	....	756 88	75,696 79	·83953
74	Tunnel Saint-Clair, parc et abords	239,377 50	....	....	239,377 50	....	78·51	....	16 67	304,824 17	....
75	Saint Laurent et Adirondack	234,971 49	·1061	450 12	235,421 61	2·49973	56·95	....	470 24	413,357 56	1·80871
76	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	398,493 28	·663	....	398,493 28	4·30524	94·78	....	71 44	418,692 08	3·32263
77	Témiscouta	141,475 95	·2440	....	141,475 95	1·59024	67·12	174 84	3,521 23	210,779 07	1·30014
78	Témiscamingue et Ontario-Nord	415,582 02	·1443	....	415,582 02	2·55607	51·60	....	17,958 92	805,320 38	1·80598
79	Mille-Iles	20,175 44	1·1145	....	20,175 44	·50899	59·18	....	2,423 81	34,073 60	·85957
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	544,217 38	·1196	4,973 18	549,190 56	3·34203	64·22	1,198 79	39,001 82	855,090 47	1·91595
81	Vancouver, Victoria & Eastern. Vancouver, Westminster et Yukon	284,931 00	·1496	2,265 20	287,196 20	2·90961	76·21	492 00	1,101 12	376,784 67	2·31515
82	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	1,756 31	·5182	....	1,756 31	2·47020	12·01	....	10,997 94	14,617 00	9·48539
83	Victoria ei Sydney, C.-B.	20,820 70	·4742	35 76	20,856 46	2·05562	51·32	5 00	925 11	40,635 95	1·84851
84	Wabash Railroad Co. en Canada	1,700,537 33	·602	4,532 10	1,705,069 43	2·11468	69·67	....	....	2,458,058 55	1·61939
85	Cie houillère de Wellington	3,503 45	....	31,159 54	34,662 99	2·68705	91·60	....	....	37,842 99	2·93356
86	" " (Ladysmith)	57,709 67	·1201	....	57,709 67	4·63755	100·00	....	....	57,709 67	4·63755
87	York et Carleton	3,350 19	·3530	....	3,350 19	·42364	72·16	....	....	4,642 79	·58710
	Total	93,746,655 45	....	407,866 60	94,154,522 05	....	....	279,408 25	5,630,224 34	146,918,313 61	....

TABLEAU 8.—DÉPENSES GÉNÉRALES pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Numéro	1	2	3	4	5	6	7	8	Numéro
		Total des frais d'exploitation.			Répartition des frais d'exploitation.				
	Nom du chemin de fer.	Montant. Cols. 5+6+7+8	Total des frais d'exploitation par train-mille.	Proportion avec les recettes proven. de l'exploitation. 100 x Col. 2 / T. 7., Col. 16.	Entretien de la voie et des structures.	Entretien du matériel roulant.	Transport, administration	Frais généraux.	
		$ c.	$ c.	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	178,066 20	2·50967	87·24	77,239 92	19,642 19	65,658 52	15,525 57	1
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	253,146 71	5·10397	70·18	35,453 96	48,413 90	156,581 30	12,697 55	2
3	Atlantic et Lac-Supérieur	73,507 33	·82674	100·25	18,442 75	8,328 05	38,648 90	8,087 63	3
4	Atlantic, Québec et Ouest	22,182 54	1·90343	251·70	4,373 13	1,381 96	12,606 45	3,821 00	4
5	Bay de Quinté	160,788 15	·73463	68·76	29,907 52	23,995 39	99,638 16	7,247 08	5
6	Bedlington et Nelson (mt. Cie de c. de f. de la Riv.-N.)	14,968 75	6·89804	185·48	12,135 63	486 59	1,965 96	380 57	6
7	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville	4,791 22	·35064	94·29	992 54	189 45	3,578 98	30 25	7
8	Bessemer et Baie de Barry	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	102,915 32	1·60066	264·04	32,249 26	10,047 20	57,141 79	3,477 07	9
10	Yukon-Britannique	143,848 88	2·48959	45·44	54,360 21	16,889 54	60,272 61	12,326 52	10
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	30,161 38	·52757	47·46	5,251 59	2,479 96	15,335 22	7,094 61	11
12	Bouctouche et Moncton	23,125 55	1·12211	84·83	8,582 82	3,038 45	8,343 24	3,161 04	12
13	Cie de houille et de ch. de fer du Canada, (maintenant, Maritime Coal, Railway et Power Co.	23,843 97	1·22525	65.07	4,049 90	1,719 19	15,551 55	2,523 33	13
14	Canada Sud	5,486,128 34	1·47720	69·58	807,947 07	828,970 61	3,678,455 77	170,754 89	14
15	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	9,349,072 78	1·29537	104·62	1,732,390 38	2,059,883 21	5,314,955 34	241,843 85	15
16	" " Ile-du-Prince-Edouard	408,460 31	1·23735	130·50	116,098 35	75,487 85	202,528 33	14,345 78	16
17	Canadian-Northern	6,527,768 73	1·48025	67·23	1,458,588 41	1,130,198 13	3,684,106 62	254,875 57	17
18	Canadian-Northern, Ontario	245,197 82	1·05337	99·83	52,022 06	36,842 05	137,514 41	18,819 30	18
19	Canadian-Northern, Québec	709,411 11	1·31941	104·29	132,358 35	114,079 03	423,100 46	39,873 27	19
20	Canadien-Pacific	47,980,269 05	1·49322	68·16	9,630,803 95	9,459,860 45	27,448,405 51	1,441,199 14	20
21	Cap-Breton	17,126 21	·87862	214·12	4,386 16	2,691 53	6,736 58	3,311 94	21
22	Caraquette	52,672 85	1·31190	102·43	14,911 15	10,940 85	21,127 75	5,693 10	22
23	Carillon et Grenville	5,423 86	1·64363	211·71	2,540 00	1,085 33	1,735 88	62 65	23
24	Central Ontario	153,927 53	·80431	57·13	50,999 01	14,149 63	79,669 35	9,109 54	24
25	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau	137,950 33	2·00413	73·87	49,029 68	17,235 86	67,503 22	4,181 57	25
26	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	45,875 15	1·01359	47·91	24,006 43	10,822 80	11,045 92	.....	26
27	Dominion-Atlantic	510,127 07	·91868	64.91	118,591 97	59,479 08	290,469 67	41,586 35	27
28	Elgin et Havelock	10,870 14	·60632	87·59	4,074 65	832 68	5,267 17	695 64	28

TABLEAU 8.—DÉPENSES GÉNÉRALES pendant l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Fin.*

	1	2	3	4	5	6	7	8	
		TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION.			RÉPARATION DES FRAIS D'EXPLOITATION.				
Numéro.	Nom du ch. de fer.	Montant. Cols. 5+6+7+8	Total des frais d'exploitation par train-mille.	Proportion avec les recettes provenant de l'exploitation. 100 x col. 2 / T. 7, col. 16	Entretien de la voie et des structures.	Entretien du matériel roulant.	Transport, administration.	Frais généraux.	Numéro.
		$ c.	$ c.	p.c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	
29	Esquimalt et Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	29
30	Grand Tronc en Canada	21,000,569 09	1·15420	69·35	3,653,320 63	4,134,932 99	12,423,565 03	788,750 44	30
31	" " Canada Atlantique	1,968,652 58	1·18738	96·70	359,962 42	431,800 88	1,122,269 60	54,619 68	31
32	Halifax et Sud-Ouest	384,981 15	1·05095	99·43	118,154 14	41,864 74	200,999 08	23,963 19	32
33	Hamilton et Saint-Martins	6,946 33	·41594	59·10	1,934 26	....	3,948 96	1,063 11	33
34	Hereford	100,856 90	1·18381	135·95	29,711 22	17,320 68	51,265 48	2,559 52	34
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	114,565 96	·90713	54·52	36,282 41	23,379 68	47,313 25	7,590 62	35
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	28,507 44	·90788	113·22	8,929 85	1,551 23	13,530 75	4,495 61	36
37	Kaslo et Slocan	50,196 15	2·92689	283·76	32,372 56	2,951 22	14,327 56	544 81	37
38	Kent Nord	10,725 00	·73559	56·70	4,020 00	825 00	4,300 00	1,580 00	38
39	Vallée de la rivière Kettle	3,553 30	1·41954	152·27	981 45	695 21	1,488 95	387 69	39
40	Kingston et Pembroke	174,361 50	·88168	80·19	52,916 97	24,798 40	89,773 68	6,872 45	40
41	Mines de Klondyke	92,332 14	3·43702	196 48	29,802 07	15,138 91	30,445 96	16,945 20	41
42	Liverpool et Milton	5,828 96	·71962	62·14	6 20	1,621 26	3,717 57	483 93	42
43	Lotbinière et Megantic	26,390 93	1·40526	83·60	8,693 00	3,381 28	12,075 45	2,241 20	43
44	London et Port-Stanley	143,658 04	1·14991	115·80	21,219 78	21,725 91	94,775 61	5,936 74	44
45	Manitoulin et Rive-Nord	34,653 09	2·68899	74·27	10,420 95	4,635 28	14,050 74	5,546 12	45
46	Vallée de Massawippi	177,685 10	1·05477	89·42	40,648 54	17,073 93	114,484 93	5,477 70	46
47	Che. de fer Midland et Manitoba	91,457 19	2·88338	271·00	42,045 01	6,567 39	39,997 03	2,847 76	47
48	Montreal et Atlantique	720,208 15	1·28983	95·08	193,215 14	112,319 84	391,343 54	23,329 63	48
49	Montréal et Ligne Provinciale	71,319 42	·75049	79·17	24,830 83	2,661 25	41,976 93	1,850 41	49
50	Montréal et Vermont-Junction	90,147 90	·87900	53·82	13,637 37	25,329 41	46,721 21	4,459 91	50
51	Morrissey, Fernie et Michel	80,876 81	4·20182	75·92	11,982 46	13,327 50	48,209 66	7,357 19	51
52	Napierville Jonction	32,847 60	1·82395	166·90	8,501 14	916 30	21,642 73	1,787 43	52
53	Nelson et Fort Sheppard	124,766 68	2·00628	130·20	48,429 44	12,060 98	61,218 99	3,057 27	53
54	Cie du ch. de f. et de h. du Nouveau-Brunswick	56,096 96	·92908	103·82	15,907 55	9,724 88	23,768 85	6,695 68	54
55	Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-P.-E.	23,572 61	·50315	80·56	8,342 35	3,693 30	10,182 39	1,354 57	55
56	Nouveau-Brunswick Sud	47,750 37	·71352	105·49	14,263 05	2,765 18	25,120 53	5,601 61	56
57	Nouveau-Westminster Sud	91,811 74	1·23539	73 99	17,843 89	9,276 68	61,228 11	3,463 06	57

58	Nosbonsing et Nipissing	24,564 96	....	100·00	7,860 79	3,684 75	....	13,019 42	58
59	Cie d'acier et de houille de la Nouvelle-Ecosse	11,841 90	·75426	235·24	4,669 12	1,360 25	5,812 53	....	59
60	Montagne d'Orford	38,468 27	·77818	139·33	14,413 08	2,080 14	18,755 90	3,219 15	60
61	Ottawa et New-York	124,679 04	1·08740	105·60	38,365 19	13,726 16	66,903 34	5,684 35	61
62	Cie de ch. de fer et de carr. de Philipsburg	6,239 25	2·59968	380·42	1,417 43	....	1,721 82	3,100 00	62
63	Embranch. de Princeton du comté de Washington	11,764 70	1·12013	46·88	3,380 54	1,336 86	6,388 33	658 97	63
64	Père Marquette	1,712,949 76	1·55694	85·26	167,091 14	287,878 31	1,209,704 65	48,275 66	64
65	Québec Central	787,293 15	1·19102	70·88	186,064 89	133,248 01	397,671 06	70,309 19	65
66	Québec et Lac Saint-Jean	489,308 81	1·11597	74·53	91,930 40	75,151 65	282,427 62	39,799 14	66
67	Cie de ch. de fer, d'aiclairage et de force Québec	149,478 32	·49143	73·87	23,709 32	18,416 62	83,580 83	23,771 55	67
68	Québec, Montréal et Sud	293,898 76	1·45929	92·24	85,500 38	42,293 82	151,923 96	14,180 60	68
69	Montaigne Rouge	33,924 41	2·11921	98·82	8,649 47	5,269 27	21,838 24	Cr. 1,832 57	69
70	Rutland et Noyan	10,359 54	1·39691	54·11	1,688 65	1,774 56	6,113 89	782 44	70
71	Salisbury et Harvey	47,788 16	2·65434	145·75	27,366 25	4,572 26	14,091 15	1,758 50	71
72	Schomberg et Aurora	13,722 62	·62177	153·53	4,308 95	929 37	8,155 62	328 68	72
73	Stanstead, Shefford et Chambly	75,944 23	·84227	100·32	21,410 71	10,847 39	41,785 65	1,900 48	73
74	Tunnel, Sainte-Clair, parc et abords	140,492 41	....	46·08	15,733 38	18,612 12	106,075 26	71 65	74
75	Saint-Laurent et Adirondack	268,461 10	1·17469	64·19	49,312 79	27,494 44	189,411 04	2,242 83	75
76	Sydney et Louisburg (Cie de houille Dominion)	405,888 28	3·22103	96·94	67,705 97	120,681 84	172,483 99	45,016 48	76
77	Témiscouata	152,922 67	·94327	72·55	43,806 63	26,518 54	64,977 48	17,620 02	77
78	Témiscamingue et Ontario-Nord	710,198 71	1·59266	88·18	125,150 68	108,008 13	448,558 46	28,481 44	78
79	Mille-Iles	28,941 17	·73010	84·92	5,698 10	3,142 97	16,446 01	3,654 09	79
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	668,345 73	1·51526	78·16	182,074 81	69,145 95	377,010 53	40,113 44	80
81	{ Vancouver, Victoria et Eastern { Vancouver, Westminster et Yukon }	333,677 88	2·05028	88·55	79,675 66	55,422 22	186,234 15	12,345 85	81
82	Cie de ch. de fer et de traverse Victoria Terminal	22,410 61	14·54290	153·32	786 53	423 39	20,933 74	266 95	82
83	Victoria et Sydney, C.-B	35,650 81	1·62174	87·73	10,449 83	5,626 53	16,028 01	3,546 44	83
84	Cie de chemin de fer Wabash en Canada	2,178,729 98	1·43530	88·63	197,803 08	302,851 70	1,604,387 35	73,687 85	84
85	Cie houillère de Wellington	37,302 99	2·89170	98·68	11,349 26	13,898 98	12,054 75	....	85
86	Cie houillère de Wellington (Ladysmith)	57,709 67	4·63755	100·00	9,775 22	17,582 45	30,352 00	....	86
87	York et Carleton	4,238 25	·53594	91·27	1,300 00	137 00	2,756 00	45 25	87
	Total final	107,304,142 51	....	....	20,778,609 78	20,273,625 95	62,486,270 59	3,765,636 19	

TABLEAU 9.—CLASSIFICATION de frais d'exploitation

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Entretien de la voie				
	Nom du chemin de fer.	Réparations de la voie.	Renouvellement des rails.	Renouvellement des traverses.	Réparations et renouvellement des ponts et ponceaux.	Réparations et renouvellement des clôtures, croisements indications et garde-bestiaux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Cie d'irrigation et c. de f. d'Alberta	36,650 01	417 61	17,108 07	9,072 27	4,295 40
2	Algoma Central et baie-d'Hudson.	20,066 57	....	1,228 14	1,128 65	115 99
3	Atlantique et Lac-Supérieur......	14,380 84	....	1,306 64	1,268 80	242 52
4	Atlantique, Québec et Ouest......	3,047 35	....	....	307 10	....
5	Baie de Quinté..................	21,496 51	123 43	3,654 49	330 69	413 24
6	Bedlington et Nelson.......	3,105 56	49 19	1,490 17	7,028 48	10 48
7	Cie de h. et de ch. de fer Beersville (maint. ch. de fer Rive Nord)...	883 00	....	83 08	.. ..	....
8	Bessemer et baie de Barrie.......	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson....................	27,078 04	291 39	....	781 55	953 19
10	Yukon-britannique	29,133 85	....	15,379 70	2,166 00	13 90
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest..	1,729 85	203 05	2,109 06	144 05	129 60
12	Bouctouche et Moncton...........	4,732 45	... .	2,283 18	1,110 17	58 90
13	Cie de ch. de fer et houillères du Canada (maintenant Cie de ch. de fer, houille et force Maritime.	2,837 10	230 88	636 58	147 70	48 22
14	Canada Sud	407,118 25	190,059 84	88,827 33	34,593 15	20,261 40
	Chemins de fer de l'Etat—					
15	Intercolonial..........	838,021 69	92,308 32	292,669 39	46,696 77	53,175 32
16	Ile-du-Prince-Eadouard	77,358 66	612 34	10,477 23	861 34	5,950 35
17	Canadian-Northern	836,520 17	9,194 81	245,223 74	121,493 69	21,071 38
18	Canadian-Northern Ontario......	33,697 34	....	1,342 55	3,144 35	208 76
19	Canadian-Northern Québec......	60,862 14	Cr. 8 25	10,422 96	16,212 68	11,597 56
20	Pacifique-Canadien	4,784,415 49	657,934 65	871,907 95	844,023 45	246,028 72
21	Cap-Breton......................	3,346 34	....	866 55	5 80	46 80
22	Caraquette......	10,259 20	....	3,610 10	375 25	325 10
23	Carillon et Grenville........... ..	483 05	....	890 00	294 10	330 50
24	Ontario Central.................	28,089 51	254 72	6,440 00	4,442 27	2,215 16
25	Sud du Nid-du-Corbeau..........	42,931 14	213 74	1,573 26	1,364 95	35 16
26	Cie de ch. de f. et h. Cumberland..	15,719 63	524 75	3,956 30	328 14	158 45
27	Dominion Atlantic...............	58,164 91	7,954 55	21,806 60	15,733 58	5,188 36
28	Elgin et Havelock....	3,168 55	....	521 67	243 89	21 85
29	Esquimalt et Nanaimo.	....	....	....	....	....
30	Grand-Tronc en Canada....... ...	1,722,205 82	532,260 70	296,519 03	153,401 97	81,967 03
31	Canada Atlantique (G.T.R.)	203,597 86	19,299 51	44,972 17	Cr. 8,752 32	4,954 84
32	Halifax et Sud-Ouest.	77,995 53	....	14,131 98	5,108 75	1,098 90
33	Hampton et Saint-Martin........	....	....	280 23	145 00	....
34	Hereford	19,690 07	7 24	3,714 73	2 612 98	979 31
35	Cie de ch. de fer et de h. Inverness	22,188 37	2,463 41	4,752 74	1,975 78	394 03
36	Irondale, Bancroft et Ottawa......	6,679 55	....	1,482 74	97 56	....
37	Kaslo et Slocan................ .	10,895 67	. ...	518 50	12,904 43	....
38	Kent Nord......................	3,000 00	....	950 00	....	....
39	Vallée de la Rivière Kettle.......	884 91	....	....	40 93	6 75
40	Kingston et Pembroke...........	34,346 20	....	9,262 87	147 23	1,448 24
41	Mines de Klondyke	19,058 99	29 57	655 84	2,371 78	582 89
42	Liverpool et Milton..............	....	....	....	....	. . ..
43	Lotbinière et Mégantic...........	5,509 11	178 72	952 54	1,257 77	67 72
44	London et Port Stanley.	8,102 87	622 29	4,634 74	3,535 30	618 48
45	Rivière Maganetawan (G.T.)......	....	....	....	....	....
46	Manitoulin et Rive Nord.........	8,142 06	200 97	1,235 86	145 81	0 75
47	Vallée de Massawippi............	19,146 83	11,564 72	4,490 42	2,829 92	789 54
48	Cie de c. de f. Midland de Manitoba	34,322 15	2,795 20	1,371 66	615 75	427 60

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

ET DES STRUCTURES.

7	8	9	10	11	12	13	
Réparations et réfections de bâtiments et dépendances.	Réparations et réfections de docks et quais.	Reparations et réfections de lignes télégraphiques	Papeterie et imprimerie.	Autres dépenses.	Enlèvement de la neige.	Total.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
5,863 08		1,740 28	65 48	1,828 23	199 49	77,239 92	1
2,913 68	2,137 89	2,371 99	203 23	1,957 55	3,330 27	35,453 96	2
790 59				368 81	84 55	18,442 75	3
116 58					902 10	4,373 13	4
3,543 37		10 12		4 95	330 72	29,907 52	5
375 73		15 23	31 50	0 38	28 91	12,135 63	6
26 46						992 54	7
							8
1,593 22		239 01	141 72	1 72	1,169 42	32,249 26	9
4,168 40	199 96	507 45	27 00		2,763 95	54,360 21	10
213 08		5 00		12 40	705 50	5,251 59	11
231 64				166 48		8,582 82	12
62 58		70 16		16 68		4,049 90	13
53,567 23	2,213 85	2,029 79	1,934 21	50 00	7,292 02	807,947 07	14
206,206 79	19,172 07	1,749 14	4,587 84	956 15	176,846 90	1,732,390 38	15
19,155 25	1,258 74	40 39	184 05		200 00	116,098 35	16
121,910 81	750 07	23,401 48	1,600 74	38,296 46	39,125 06	1,458,588 41	17
1,577 94	9 41	1,047 32	405 94	4,205 06	6,383 39	52,022 06	18
9,233 60		1,078 21	62 46	735 82	22,161 17	132,358 35	19
1,336,241 96	99,671 39	237,242 74	26,175 83	45,070 97	482,090 80	9,630,803 95	20
87 02		10 90			22 75	4,386 16	21
100 00			84 50	157 00		14,911 15	22
55 25	287 00			200 10		2,540 00	23
4,690 80		37 63	4 12	19 39	4,805 41	50,999 01	24
1,155 89		131 59	115 37	1 53	1,507 05	49,029 68	25
634 62				2,684 54		24,006 43	26
4,284 06	1,396 47	410 95	134 39	411 35	3,106 75	118,591 97	27
65 13			55 56			4,074 65	28
							29
715,248 52	33,690 51	6,009 51	2,493 91	Cr. 958 63	110,482 26	3,653,320 63	30
52,340 76	594 09	6,057 30	301 49		36,596 72	359,962 42	31
7,182 18	268 63	989 05	141 91	10,600 67	636 54	118,154 14	32
				1,509 03		1,934 26	33
1,217 88			6 12		1,482 89	29,711 22	34
2,170 13		439 14	103 54	1,422 82	372 45	36,282 41	35
				510 00	160 00	8,929 85	36
484 89		10 56	0 35	2,885 65	4,672 51	32,372 56	37
			50 00	20 00		4,020 00	38
5 74				43 12		981 45	39
980 50	2,569 86		161 99	331 73	3,668 35	52,916 97	40
1,110 87	395 84	86 92	66 03	155 75	5,287 59	29,802 07	41
					6 20	6 20	42
303 73	250 65			172 76		8,693 00	43
1,739 21	511 00	1 51	30 61	2 44	1,421 33	21,219 78	44
							45
276 67		55 85	6 12	78 27	278 59	10,420 95	46
1,623 06					204 05	40,648 54	47
1,353 17		502 30	173 30	2 28	481 78	42,045 01	48

TABLEAU 9.—RÉPARTITION des frais d'exploitation

	1	2	3	4	5	6
		ENTRETIEN DES VOIES				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Réparations des voies.	Renouvellement de rails.	Renouvellement de traverses.	Réparations et réfections de ponts et ponceaux.	Réparations et réfections de clôtures, croisements indicateurs et garde-bestiaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
49	Montréal et Atlantique	93,517 88	4,788 24	21,673 58	40,270 52	5,487 88
50	Montréal et Ligne Provinciale	12,646 86	9 96	5,323 41	2,819 15	619 16
51	Montréal et Jonction du Vermont	8,056 78	....	1,883 48	1,251 61	253 10
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B.	7,930 84	239 71	1,261 47	....	....
53	Napierville, Jonction	5,580 88	120 06	130 56	30 91	367 64
54	Nelson et Fort-Sheppard	31,261 24	271 48	6,150 25	7,292 10	17 61
55	Cie de ch. de f. de houille du N.-B.	14,824 25	....	....	272 15	....
56	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	4,477 92	228 42	1,529 72	894 23	727 66
57	Nouveau-Brunswick Sud	11,608 81	....	1,197 47	891 96	Cr. 50 65
58	New-Westminster Sud	15,547 96	83 61	1,445 34	320 44	47 60
59	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....	....
60	Cie d'aciérie et houill. de la N.-E.	2,494 92	....	1,673 60	....	500 60
61	Montagne d'Orford	9,044 25	99 02	1,230 56	1,088 03	36 68
62	Ottawa et New-York	22,249 33	107 44	3,531 41	3,864 79	954 75
63	Cie de ch. de f. et carr. Philipsburg	....	....	....	....	....
64	Embr. de Princeton, comté de Washington, ch. de f. amér.	1,570 10	1,606 18	159 88	13 09	22 40
65	Père-Marquette	100,296 06	11,792 85	13,387 68	10,693 29	11,891 74
66	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (Canadian-Northern)	....	....	....	....	....
67	Québec-Central	83,200 22	32,545 87	16,500 00	31,964 61	3,561 02
68	Québec et Lac Saint-Jean	55,258 74	3,223 18	17,252 23	1,891 59	3,958 82
69	Cie de ch. de f. et d'éclair. de Qué.	8,871 83	....	1,806 68	1,649 30	1,179 80
70	Québec, Montréal et Sud	40,332 16	310 62	11,370 68	9,671 43	4,231 67
71	Montagne Rouge	6,038 57	34 27	445 25	814 53	4 20
72	Rutland et Noyan	972 57	....	620 00	....	14 65
73	Salisbury et Harvey	10,290 21	4,966 32	2,248 77	8,927 34	64 06
74	Schomberg et Aurora	2,079 44	....	....	....	....
75	Stanstead, Shefford et Chambly	15,469 40	....	2,565 42	1,143 24	288 12
76	Tunnel Saint-Clair, et abords	....	....	....	....	....
77	Saint-Laurent et Adirondack	20,147 21	608 34	13,795 93	3,324 09	1,947 20
78	Sydney et Louisburg (Cie houillère Dominion)	33,814 26	....	25,445 60	1,756 27	2,670 21
79	Témiscouata	30,389 10	....	6,137 00	4,099 88	519 99
80	Témiscamingue et Ontario-Nord	96,798 86	981 98	526 90	5,094 47	1,233 42
81	Mille-Iles	4,185 43	....	630 25	196 95	78 98
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	128,025 44	11,110 22	9,134 60	13,627 36	3,193 20
83	{ Vancouver, Victoria et Est; Vancouver, Westminster et Yukon }	60,412 06	604 75	2,592 27	8,875 79	518 40
84	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	424 30	....	232 11	47 28	16 92
85	Victoria et Sydney, C.-B.	5,636 01	....	3,082 36	627 81	225 16
86	Cie de ch. de f. Wabash en Canada	126,413 00	1,074 89	25,529 06	10,601 91	3,933 79
87	Cie houillère de Wellington	8,441 60	....	2,907 66	....	....
88	Prolongement Wellington et Ladysmith	....	....	4,861 50	....	4,913 72
89	York et Carleton	1,171 00	....	80 00	....	10 00
	Total	10,640,542 68	1,604,594 76	2,204,083 47	1,465,753 45	519,671 89

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite*

7	8	9	10	11	12	13	
ET DES STRUCTURES.							
Reparations et réfections de bâtiments et dépendances.	Réparations et réfections de docks et quais.	Réparations et réfections de lignes télégraphiques	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Enlèvement de la neige.	Total.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
15,765 78	...	1,756 60	269 95	495 64	9,189 07	193,215 14	49
1,569 72	...	57 79	10 54	...	1,774 24	24,830 83	50
1,570 37	...	86 16	24 45	...	511 42	13,637 37	51
114 80	...	...	...	Cr. 342 53	2,778 17	11,982 46	52
228 38	...	6 75	5 53	29 37	2,001 06	8,501 14	53
1,327 07	...	75 38	55 18	17 96	1,961 17	48,429 44	54
323 17	...	268 13	...	...	219 85	15,907 55	55
290 27	174 13	...	15 00	5 00	...	8,342 35	56
609 16	...	...	...	6 30	...	14,263 05	57
297 82	Cr. 26 00	59 79	49 59	0 58	17 16	17,843 89	58
...	...	...	...	...	...	7,860 79	59
...	...	...	...	...	...	4,669 12	60
182 39	...	125 20	40 00	62 67	2,504 28	14,413 08	61
5,212 54	...	316 54	0 80	...	2,127 59	38,365 19	62
...	...	...	...	...	...	1,417 43	63
...	...	...	3 69	...	5 20	3,380 54	64
12,612 58	Cr. 1,566 65	268 51	245 66	13 67	7,455 75	167,091 14	65
...	...	...	...	...	...	...	66
10,080 89	...	...	1,832 21	4,157 29	2,222 78	186,064 89	67
2,257 41	...	...	1,101 30	4,364 45	2,622 68	91,930 40	68
2,447 99	...	...	24 97	3,760 61	3,968 14	23,709 32	69
9,559 55	32 84	45 63	359 81	420 85	9,165 14	85,500 38	70
151 06	...	52 51	15 52	0 38	1,093 18	8,649 47	71
...	...	...	10 00	...	71 43	1,688 65	72
255 62	...	...	...	613 93	...	27,366 25	73
...	...	2 57	...	...	2,226 94	4,308 95	74
1,028 75	...	90 85	10 75	...	814 18	21,410 71	75
...	...	...	...	...	...	15,733 38	76
6,658 96	...	...	10 87	...	2,820 19	49,312 79	77
2,202 91	...	...	...	730 00	1,086 72	67,705 97	78
1,476 51	...	...	...	...	1,184 15	43,806 63	79
4,514 81	...	4,008 38	143 05	733 52	11,115 29	125,150 68	80
452 60	0 63	...	...	0 25	153 01	5,698 10	81
13,219 93	...	10 93	106 95	...	3,646 18	182,074 81	82
3,641 26	101 45	572 05	174 77	49 75	2,133 11	79,675 66	83
3 21	50 32	...	...	12 39	...	786 53	84
165 40	668 07	...	...	45 02	...	10,449 83	85
27,784 92	2,205 23	205 86	54 42	...	...	197,803 08	86
...	...	...	...	...	...	11,349 26	87
...	...	...	...	...	...	9,775 22	88
10 00	...	...	10 00	...	19 00	1,300 00	89
2,690,915 90	167,017 45	294,301 15	43,924 32	129,098 56	993,694 55	20,778,609 78	

TABLEAU 9.—Récapitulation des frais d'exploitation

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Surintendance.	3 Entretien du Réparations et réfections de locomotives.	4 Réparations et réfections de wagons de voyageurs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	1,069 51	8,287 93	2,002 84
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	4,392 19	13,166 90	2,152 20
3	Atlantique et Lac-Supérieur	1,090 62	4,711 87	1,271 94
4	Atlantique, Québec et Ouest	......	1,254 58	71 19
5	Bay de Quinté	15 69	13,410 07	4,446 49
6	Bedlington de Nelson	20 21	65 11	......
7	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville	90 55	......	75 00
8	Bessemer et Baie de Barrie	......	......	......
9	Brandon, Saskatchewan dt Baie-d'Hudson	599 58	4,367 52	1,411 07
10	Yukon-Britannique	1,667 40	6,298 80	2,632 10
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	725 00	441 92	690 31
12	Bouctouche et Moncton	......	1,438 47	337 10
13	Cie de houille et de ch. de fer Canada (maintenant Cie de houille, de ch. de fer et force Maritime	......	1,176 17	378 28
14	Canada-Sud	25,064 49	385,754 15	29,257 71
	Chemins de fer de l'Etat—			
15	" Intercolonial	91,864 54	824,983 04	303,213 89
16	" Ile-du-Prince-Edouard	6,270 28	24,224 56	25,007 09
17	Canadian-Northern	23,561 20	625,839 27	120,223 73
18	Canadian-Northern, Ontario	1,614 00	16,553 78	5,413 70
19	Canadian-Northern, Québec	4,161 66	56,210 06	13,396 89
20	Canadien Pacifique	222,091 54	3,420,041 98	1,620,680 47
21	Cap-Breton	......	2,170 97	490 97
22	Caraquette	500 00	6,625 50	1,460 25
23	Carillon et Grenville	560 00	196 45	40 62
24	Ontario-Central	1,020 00	6,936 01	1,511 65
25	Crow's Nest Southern	662 55	5,820 91	918 98
26	Cie de chemin de fer et de houille Cumberland	1,200 00	2,343 21	......
27	Dominion-Atlantique	2,113 35	22,838 17	11,475 41
28	Elgin et Havelock	......	646 64	22 43
29	Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......
30	Grand-Tronc (réseau du Canada)	155,044 71	1,652,014 99	392,493 07
31	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	19,717 97	186,315 19	5,403 35
32	Halifax et Sud-Ouest	3,027 39	20,172 06	5,777 92
33	Hampton et Saint-Martin	......	......	......
34	Hereford	490 09	7,270 13	2,271 31
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	1,707 79	12,900 89	957 87
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	250 00	1,096 93	104 30
37	Kaslo et Slocan, C.-B	56 86	1,227 58	272 49
38	Kent Northern	300 00	150 00	75 00
39	Vallée de de la rivière Kettle	12 50	434 30	43 15
40	Kingston et Pembroke	12 50	11,368 67	4,748 50
41	Mines du Klondyke	......	12,646 55	533 51
42	Liverpool et Milton	......	......	......
43	Lotbinière et Mégantic	......	1,045 23	283 71
44	London et Port Stanley	667 50	12,806 74	3,102 02
45	Rivière Maganetawan, (exploité par le G.T.)	......	......	......
46	Manitoulin et Rive-Nord	1,097 35	738 13	......
47	Vallée de Massawippi	......	4,125 58	4,313 47
48	Cie de ch. de fer Midland du Manitoba	287 21	2,583 58	837 58
49	Montréal et Atlantique	3,300 39	62,702 85	5,722 39
50	Montréal et Ligne provinciale	244 67	842 50	463 41
51	Montréal et jonction du Vermont	625 18	16,014 57	3,032 89
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B	......	7,067 98	......

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

5	6	7	8	9	10	11	
MATÉRIEL.							
Réparations et réfections de wagons à marchandises.	Réparations et réfections de wagons de service.	Réparations et réfections du matériel maritime.	Réparations et renouvellements des machines et outils des ateliers.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Totaux.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
3,215 00	....	1,832 13	....	64 88	3,169 90	19,642 19	1
20,691 27	4,257 34	....	824 86	57 53	2,871 61	48,413 90	2
335 61	16 66	....	....	....	901 35	8,328 05	3
27 53	28 66	....	....	....	....	1,381 96	4
6,107 21	....	....	1 17	8 25	6 51	23,995 39	5
....	287 45	....	113 15	0 59	0 08	486 59	6
23 90	....	....	....	....	....	189 45	7
....	....	....	....	....	....	....	8
1,638 56	1,371 10	....	307 67	42 88	308 82	10,047 20	9
2,639 10	2,697 35	....	937 14	17 65	....	16,889 54	10
614 37	....	....	8 36	....	....	2,479 96	11
1,059 03	....	....	87 76	....	116 09	3,038 45	12
164 74	....	....	....	....	....	1,719 19	13
318,938 51	6,048 49	28,630 14	9,381 41	2,142 30	23,753 41	828,970 61	14
642,405 29	32,143 63	6,937 60	63,972 91	11,350 61	83,011 70	2,059,883 21	15
10,323 35	1,316 20	....	4,928 01	327 58	3,090 78	75,487 85	16
290,443 62	14,967 44	....	37,510 91	2,515 92	15,136 04	1,130,198 13	17
3,248 72	3,432 14	....	2,410 22	291 10	3,878 39	36,842 05	18
32,707 36	2,446 35	....	2,057 07	142 65	2,956 99	114,079 03	19
3,360,657 59	448,450 15	7,009 72	337,104 38	41,586 14	2,238 48	9,459,860 45	20
29 59	....	....	....	....	....	2,691 53	21
545 10	....	....	1,810 00	....	....	10,940 85	22
....	....	....	26 93	....	261 33	1,085 33	23
4,542 68	....	....	86 15	20 20	32 94	14,149 63	24
7,503 14	1,438 51	....	522 99	42 82	325 96	17,235 86	25
7,279 59	....	....	....	....	....	10,822 80	26
16,272 78	146 73	....	6,043 08	190 23	399 33	59,479 08	27
....	....	....	....	10 63	0 85	832 68	28
4 00	145 58	....	2 55	....	....	....	29
1,400,741 61	57,178 72	Cr 13,684 02	235,386 60	10,958 90	244,798 41	4,134,932 99	30
154,809 96	6,541 09	....	24,988 07	1,365 38	32,659 87	431,800 88	31
5,948 22	275 42	....	1,416 24	181 64	5,065 85	41,864 74	32
....	....	....	....	....	....	....	33
6,531 61	106 64	....	313 74	337 16	....	17,320 68	34
6,339 83	68 40	....	1,118 66	103 54	182 70	23,379 68	35
100 00	....	....	....	....	....	1,551 23	36
1,212 85	....	....	51 92	0 35	129 17	2,951 22	37
....	300 00	....	....	....	....	825 00	38
11 89	76 34	....	24 64	....	92 39	695 21	39
3,235 20	....	....	283 79	40 60	5,109 14	24,798 40	40
1,072 43	368 98	....	120 98	32 75	363 71	15,138 91	41
....	....	....	....	....	....	1,621 26	42
1,263 39	21 35	....	570 91	60 90	135 79	3,381 28	43
3,033 78	145 17	....	436 69	35 14	1,498 87	21,725 91	44
....	....	....	....	....	....	....	45
2,474 47	32 99	....	8 02	6 12	278 20	4,635 28	46
8,305 95	328 93	....	....	....	....	17,073 93	47
1,411 84	1,091 13	....	210 33	22 04	123 68	6,567 39	48
36,287 84	150 86	....	3,724 10	431 41	....	112,319 84	49
1,075 86	....	....	1 42	33 39	....	2,661 25	50
4,685 03	160 40	....	744 20	67 14	....	25,329 41	51
6,259 52	....	....	....	....	....	13,327 50	52

TABLEAU 9—Répartition des frais d'exploitation

Numéro.	1	2	3	4
				ENTRETIEN DU
	NOM DU CHEMIN DE FER.	Surintendance.	Réparations et réfections des locomotives.	Réparations et réfections des wagons à voyageurs.
		$ c.	$ c.	$ c.
53	Napierville, Jonction	351 73	412 31	68 04
54	Nelson et Fort Sheppard	532 86	7,085 38	2,399 90
55	Cie de ch. de fer et houille du Nouveau-Brunswick	....	4,564 90	651 72
56	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	100 00	1,545 61	566 42
57	Nouveau-Brunswick-Sud	....	2,691 68	Cr. 231 25
58	New-Westminster-Sud	650 12	3,753 98	2,476 43
59	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....
60	Nova Scotia Steel and Coal Co	....	811 25	549 00
61	Montagne d'Orford	....	869 89	653 45
62	Ottawa et New-York	1,409 69	7,547 07	1,442 23
63	Cie de ch. de fer et carrière de Philipsburg	....	....	....
64	Cie d'embr. de Princeton de Washington, E.-U. A	66 74	462 15	220 65
65	Père Marquette	5,315 41	90,271 08	9,110 13
66	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	....	....	....
67	Québec Central	5,324 15	52,172 72	24,071 11
68	Québec et Lac Saint-Jean	2,800 00	29,668 34	13,912 44
69	Cie de ch de fer, d'éclair. et force motrice de Québec	400 20	3,685 37	8,055 66
70	Québec, Montréal et du Sud	6,305 48	19,489 19	6,253 80
71	Montagne Rouge	173 09	2,415 54	76 12
72	Rutland et Noyan	85 16	542 78	143 42
73	Salisbury et Harvey	838 00	2,033 66	771 14
74	Schomberg et Aurora	....	712 28	....
75	Stanstead, Shefford et Chambly	281 94	6,673 56	1,336 96
76	Tunnel Saint-Claire, et abords de garage	....	....	....
77	Saint-Laurent et Adirondack	....	11,717 46	3,922 57
78	Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)	....	61,092 78	2,743 16
79	Témiscouata	....	8,572 07	5,849 51
80	Témiscamingue et Ontario-Nord	8,016 39	44,233 22	20,053 52
81	Mille-Iles	....	2,813 26	295 98
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,543 52	36,100 05	9,253 61
83	{ Vancouver, Victoria et de l'Est { Vancouver, Westminster et Yukon	} 1,853 33	20,556 77	4,434 39
84	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	....	71 02	....
85	Victoria et Sydney, C.-B	....	944 99	....
86	Cie de chemin de fer Wabash au Canada	6,788 33	103,780 22	25,734 46
87	Cie houillère de Wellington	....	4,117 39	....
88	Prolongement Wellington et Ladysmith	....	7,781 55	....
89	York et Carleton	....	95 00	15 00
	Total final	621,032 61	8,008,613 01	2,723,846 82

pour l'année expirée le 30 juin 1908.—*Suite.*

5	6	7	8	9	10	11	
MATÉRIEL.							
Réparations et réfections de wagons à marchandises.	Réparations et réfections de wagons de service.	Réparations et réfections du matériel maritime.	Réparations et renouvellements des marchandises et outils des ateliers.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Totaux.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
80 67	....	....	....	3 55	....	916 30	53
1,338 77	426 27	....	141 80	22 27	113 73	12,060 98	54
2,647 73	....	....	1,249 84	476 63	134 06	9,724 88	55
1,186 37	104 08	....	161 32	20 00	9 50	3,693 30	56
169 08	104 81	....	30 86	....	....	2,765 18	57
1,409 75	254 56	....	349 31	49 84	332 69	9,276 68	58
....	....	....	....	....	....	3,684 75	59
....	....	....	....	....	....	1,360 25	60
349 54	....	....	176 99	....	30 27	2,080 14	61
1,456 01	55 63	....	945 28	2 80	867 45	13,726 16	62
....	....	....	....	....	....	....	63
563 72	11 08	....	9 47	3 05	....	1,336 86	64
162,011 62	705 51	3,511 43	3,472 92	280 89	13,199 32	287,878 31	65
....	....	....	....	....	....	....	66
35,077 75	....	....	10,495 12	1,172 62	4,934 54	133,248 01	67
19,152 68	868 24	....	2,879 12	1,101 30	4,769 53	75,151 65	68
2,208 93	70 87	....	331 19	29 36	3,635 04	18,416 62	69
6,372 27	1,661 27	....	1,444 13	396 58	371 10	42,293 82	70
884 23	112 11	....	38 23	5 94	1,564 01	5,269 27	71
510 73	100 00	....	147 31	96 15	149 01	1,774 56	72
757 19	....	....	....	....	172 27	4,572 26	73
212 49	....	....	4 60	....	....	929 37	74
2,086 92	76 00	....	364 42	28 59	....	10,847 39	75
....	....	....	....	....	....	18,612 12	76
11,225 58	78 76	....	Cr. 53 94	3 79	600 22	27,494 44	77
49,447 06	....	....	4,245 21	....	3,153 63	120,681 84	78
5,199 18	....	....	....	....	6,897 78	26,518 54	79
19,305 18	5,818 86	....	2,775 58	443 52	7,361 86	108,008 13	80
....	....	....	17 53	2 00	14 20	3,142 97	81
8,893 67	931 64	....	7,984 33	99 52	3,339 61	69,145 95	82
9,440 62	2,231 98	....	491 22	78 12	16,335 79	55,422 22	83
352 37	....	....	....	....	....	423 39	84
4,681 54	....	....	....	....	....	5,626 53	85
121,468 22	....	17,944 21	3,912 51	571 74	22,652 01	302,851 70	86
1,324 29	8,457 30	....	....	....	....	13,898 98	87
9,800 90	....	....	....	....	....	17,582 45	88
10 00	....	....	9 00	8 00	....	137 00	89
6,855,843 98	608,109 17	52,181 21	779,160 38	77,384 68	523,535 96	20,273,625 95	

TABLEAU 9.—RÉPARTITION des frais d'exploitation

	26	27	28	29	30	31
		GESTION DU				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Mécaniciens et employés de remises à locomotives.	Combustible pour locomotives	Service d'eau pour locomotives.	Huile, suif et chiffons pour locomotives.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de c. de f. Alberta et Irrigation	2,170 70	12,850 05	12,478 72	1,576 09	656 03
2	Algoma Central et Baie d'Hudson.	3,514 71	27,679 93	34,408 78	1,203 99	1,161 94
3	Atlantique et Lac Supérieur......	856 85	3,662 95	13,990 43	....	570 72
4	Atlantique, Québec et Western....	....	1,801 40	4,288 87	52 57	136 48
5	Baie de Quinté..................	6,764 18	9,131 69	33,604 32	229 10	1,052 58
6	Bedlington et Nelson............	116 18	451 13	276 06	0 25	3 88
7	Cie de c. de f. et de h. de Beersville (maint. North Shore Ry. Co.)..	600 00	....	842 15	....	62 47
8	Bessemer et Baie Barry..... ...	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson..........	2,352 37	7,079 32	9,663 34	1,133 80	85 92
10	Yukon Britannique	4,760 10	7,656 23	9,917 12	763 28	207 48
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest..........................	....	3,025 93	5,102 20	200 00	399 40
12	Bouctouche et Moncton..........	....	362 50	3,032 70	30 00	148 74
13	Cie de c. de f. Canada, (maintenant Cie de h. maritime et de fer et de pouv. hydr.).................	....	3,659 70	4,812 00	65 46	771 45
14	Canada-Southern.......	88,119 43	423,191 01	717,092 92	33,291 59	21,735 69
	Ch. de f. du Gouvern. Canadien :—					
15	Intercolonial................	132,410 71	876,814 35	1,806,195 09	61,649 89	38,735 14
16	Ile-du-Prince-Edouard.	8,155 07	35,632 17	44,983 12	2,553 02	2,435 49
17	Canadian-Northern	141,949 27	712,026 26	1,037,381 06	70,324 71	42,017 69
18	Canadian-Northern, Ontario	11,807 42	19,878 60	34,739 17	2,688 29	2,088 91
19	Canadian-Northern, Québec......	20,859 22	56,757 91	185,914 81	4,543 82	4,558 28
20	Pacifique-Canadien..............	1,009,014 45	4,427,789 65	7,183,793 79	356,377 69	122,383 14
21	Cape-Breton..........	....	1,934 75	2,024 72	33 71	127 62
22	Caraquette.......................	720 00	2,110 50	7,955 50	210 00	473 00
23	Carillon et Grenville............	519 00	257 00	389 88	....	57 45
24	Central-Ontario..................	1,193 91	12,012 66	31,039 25	1,108 16	671 70
25	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau	2,520 10	10,990 16	15,593 51	866 66	277 87
26	Cie de ch. de f. de Cumberland...	1,200 00	1,542 02	6,560 00	79 50	276 32
27	Dominion Atlantique............	10,336 41	48,581 19	93,243 07	1,232 12	2,493 74
28	Elgin et Havelock.........	....	973 98	2,146 08	....	260 31
29	Esquimalt et Nanaïmo...........	....	....	....	....	....
30	Grand-Tronc en Canada..........	315,746 64	1,772,002 58	4,070,474 52	138,045 11	80,771 80
31	Canada-Atlantique (G.T.R).....	37,747 96	175,023 92	400,485 39	15,118 87	10,842 09
32	Halifax et Sud-Ouest............	14,229 60	28,191 32	80,077 70	1,984 90	2,448 52
33	Hampton et Saint-Martin.........	....	304 34	1,228 87	....	....
34	Hereford	386 44	7,710 51	19,093 70	695 16	183 53
35	Cie de ch. de f. d'Inverness.......	324 07	9,717 07	17,751 28	275 67	875 37
36	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	200 00	1,243 83	6,313 73	....	310 60
37	Kaslo et Slocan (C.-B.)...........	1,889 80	2,416 82	3,142 02	219 45	93 13
38	Kent-Northern	625 00	150 00	1,000 00	50 00	125 00
39	Vallée de la Rivière Kettle.......	50 00	351 96	427 24	42 00	46 62
40	Kingston et Pembroke....	3,883 32	15,510 34	24,932 82	647 28	820 24
41	Mines du Klondike	....	4,611 40	10,643 04	855 87	310 02
42	Liverpool et Milton.............	407 00	1,013 00	1,423 42	25 00	70 28
43	Lotbinière et Mégantic...........	1,229 60	1,347 75	3,969 42	73 11	285 30
44	London et Port Stanley..... ...	2,060 02	14,771 65	28,661 52	1,352 62	549 19
45	Rivière Maganetawan (G.T.R...)..	....	....	....	....	....
46	Manitoulin et North Shore........	1,585 76	2,774 82	4,377 21	183 85	111 25
47	Vallée Massawippi	225 00	14,706 62	33,556 86	413 00	562 98
48	Cie de ch. de f. Midland, Manitoba	1,278 54	4,063 65	6,886 07	958 74	133 32
49	Montréal et Atlantique...........	6,925 45	63,676 99	114,590 58	1,907 44	2,331 00
50	Montréal et ligne provinciale......	1,322 45	4,210 92	15,828 21	384 25	178 92
51	Montréal et Vermont Jonction....	1,830 23	7,845 33	19,472 22	649 18	367 90

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

32	33	34	35	36	37	38	
TRANSPORT.							
Autres fournitures pour locomotives.	Service des trains.	Fournitures et dépenses pour service des trains.	Aiguilleurs, signaleurs et surveillants.	Service des télégraphes	Service des gares.	Fournitures pour gares.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
156 02	9,380 55	684 79	3,374 95	1,534 77	10,099 32	1,095 71	1
25 33	8,624 89	1,730 66	17,336 44	1,044 15	13,719 89	270 52	2
...	4,387 20	...	1,408 20	...	4,091 63	265 90	3
82 07	1,915 35	411 57	...	...	1,135 00	841 16	4
518 19	9,261 86	680 55	2,391 62	716 63	10,672 12	2,408 88	5
6 00	376 67	39 60	...	203 92	199 36	32 86	6
...	1,758 76	...	171 60	...	...	...	7
...	...	...	...	...	...	...	8
282 75	5,972 67	2,323 83	6,703 64	1,121 57	7,977 29	1,970 81	9
60 89	4,974 46	977 05	1,038 63	4,615 93	17,629 26	1,063 75	10
...	3,060 31	49 40	...	...	2,601 43	78 95	11
60 13	3,000 33	...	...	...	660 00	118 13	12
225 21	2,791 53	200 65	...	...	1,198 48	2 00	13
4,544 92	274,780 07	63,566 68	179,406 18	56,224 66	118,458 59	14,128 22	14
19,180 72	705,412 40	198,232 47	247,682 62	177,977 98	646,675 39	98,665 85	15
601 01	31,383 95	6,927 28	5,534 09	6,817 75	41,958 35	7,239 39	16
23,442 46	609,812 96	128,397 09	44,495 36	...	466,163 45	37,866 96	17
587 15	13,344 18	7,868 11	2,706 40	3,210 90	14,320 12	1,666 30	18
290 78	45,112 36	14,121 04	3,451 47	...	50,465 25	5,018 73	19
184,002 19	4,315,751 63	1,208,163 17	302,255 87	994,762 51	3,065,164 34	319,048 84	20
...	1,444 96	...	...	47 08	884 48	49 48	21
175 25	1,890 00	459 50	685 00	360 00	2,660 00	365 00	22
...	258 00	...	...	...	200 00	...	23
...	11,363 10	658 07	2,184 50	1,522 31	10,858 85	952 89	24
320 27	9,479 97	2,273 67	...	964 32	6,083 22	448 19	25
1,388 08	...	...	...	...	...	...	26
357 26	41,703 79	10,820 98	1,724 68	1,989 13	41,686 53	5,146 59	27
...	1,369 59	0 80	...	...	408 00	...	28
...	...	...	...	...	...	...	29
46,830 00	1,212,965 20	284,870 91	655,860 84	341,890 79	1,482,483 91	171,928 97	30
6,117 81	124,743 12	30,799 97	45,492 65	33,277 47	139,564 40	15,466 74	31
499 09	20,613 47	5,508 32	1,324 42	2,414 49	15,335 73	2,866 27	32
...	...	...	...	...	...	...	33
261 60	10,018 70	1,351 98	22 16	194 09	5,374 56	626 23	34
499 63	8,211 67	1,430 86	...	70 51	4,906 00	493 08	35
740 00	1,232 92	240 00	...	...	1,260 00	137 31	36
5 33	2,932 85	109 02	...	77 27	2,156 33	227 50	37
10 00	1,600 00	10 00	...	75 00	625 00	10 00	38
...	223 59	...	...	14 87	192 50	21 51	39
415 32	11,991 02	2,447 00	410 00	...	11,601 23	970 67	40
56 75	2,645 25	46 91	374 75	212 65	7,426 60	175 35	41
103 37	354 50	...	273 00	...	...	...	42
129 29	2,668 47	152 26	...	12 60	343 98	110 56	43
365 52	6,044 85	2,130 64	8,173 26	836 61	10,128 46	338 80	44
...	...	...	...	...	...	...	45
5 95	2,287 37	37 79	...	12 50	1,046 47	...	46
...	18,622 72	2,952 27	...	...	17,382 80	1,485 36	47
144 69	3,970 97	1,293 29	6,471 75	659 91	6,581 36	2,084 65	48
3,257 73	46,255 64	11,076 76	8,283 88	208 81	48,239 60	6,075 24	49
179 03	3,894 47	37 27	...	586 29	4,726 73	669 06	50
406 51	3,665 44	1,491 40	1 08	674 92	3,851 72	503 00	51

Tableau 9.—Répartition des frais d'exploitation

	26	27	28	29	30	31
		Gestion du				
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Surintendance.	Mécaniciens et employés de remises à locomotives.	Combustible pour locomotives.	Service d'eau pour locomotives.	Huiles, suif et chiffons pour locomotives.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B.	1,585 00	8,063 73	9,674 19	298 00	....
53	Napierville Jonction	1,267 56	2,132 97	7,626 76	710 56	146 42
54	Nelson et Fort-Sheppard	1,862 63	6,358 94	18,378 32	193 56	276 34
55	Cie de ch. de f· de houille du N.-B.	....	....	7,459 53	160 94	748 70
56	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	100 00	1,777 98	4,003 34	50 00	266 13
57	Nouveau-Brunswick Sud	1,113 00	3,409 37	8,670 13	160 96	164 45
58	New-Westminster Sud	2,612 63	6,494 54	19,045 35	168 37	186 58
59	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....	....
60	Cie d'aciérie et houill. de la N.-E.	....	1,440 00	1,500 75	....	....
61	Montagne d'Orford	....	2,429 89	4,696 74	....	157 07
62	Ottawa et New-York	4,123 05	6,796 31	12,307 35	587 24	480 79
63	Cie de ch. de f. et carr. Philipsburg	....	742 31	746 01	....	....
64	Embr. de Princeton comté de Washington, ch. de fer américain	149 07	1,371 65	2,802 03	2 42	23 80
65	Père Marquette	29,384 82	102,605 25	222,038 21	13,004 61	3,877 35
66	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	....	....	....	....	....
67	Québec-Central	1,189 30	48,228 97	148,786 89	335 00	4,499 20
68	Québec et Lac Saint-Jean	4,402 10	40,216 31	142,883 60	7,375 72	3,099 97
69	Cie de ch. de f. et d'éclair. de Qué.	2,250 00	13,733 72	10,254 65	187 14	402 42
70	Québec, Montréal et Sud	12,661 48	19,927 97	57,968 41	1,650 07	1,366 95
71	Montagne Rouge	506 97	4,162 75	8,686 84	197 45	102 81
72	Rutland et Noyan	305 96	725 17	1,636 09	47 83	89 44
73	Salisbury et Harvey	....	2,494 23	6,426 62	....	....
74	Schomberg et Aurora	511 20	3,359 06	....	272 74	....
75	Stanstead, Shefford et Chambly	785 80	4,641 01	15,864 02	167 36	362 69
76	Tunnel Sainte-Clair, cour et abords	....	....	....	....	....
77	Saint-Laurent et Adirondack	549 54	16,805 97	40,812 94	674 40	1,007 08
78	Sydney et Louisburg (Cie houillère Dominion)	1,700 00	10,828 36	39,374 42	3,790 25	2,695 10
79	Témiscouata	....	8,204 80	29,840 19	808 90	592 90
80	Témiscamingue et Ontario Nord	16,817 44	53,207 49	160,688 94	11,572 03	2,914 77
81	Mille-Iles	770 82	2,200 71	4,739 82	36 63	163 12
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	7,439 02	41,976 10	86,832 23	3,538 87	1,770 22
83	Vancouver, Victoria et Est Vancouver, Westminster et Yukon	5,973 26	29,585 52	67,828 24	2,418 34	1,025 03
84	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	52 96	....	326 74	9 31	7 22
85	Victoria et Sydney C.-B.	703 04	2,727 81	4,340 93	123 21	96 21
86	Cie de ch. de f. Wabash en Canada.	15,556 42	175,154 37	379,652 98	12,153 47	10,546 35
87	Cie houillère de Wellington	....	....	10,800 00	....	1,254 75
88	Prolongement Wellington et Ladysmith	....	8,859 50	15,270 50	....	....
89	York et Carleton	....	1,080 00	700 00	....	80 00
	Total final	1,956,260 03	9,471,240 67	17,718,468 24	764,790 58	383,670 36

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Fin.*

32	33	34	35	36	37	38	
TRANSPORT.							
Autres fournitures pour locomotives.	Service des trains.	Fournitures et dépenses pour service des trains.	Aiguilleurs, signaleurs et surveillants.	Service des télégraphes.	Service des gares.	Fournitures pour gares.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
2,043 93	10,140 37	41 69	2,000 00	....	621 40	509 36	52
45 05	1,552 69	128 24	895 99	1,002 26	1,378 67	416 07	53
366 45	5,745 22	1,670 88	0 60	1,318 42	8,659 30	479 12	54
....	8,747 09	....	....	....	2,208 00	....	55
100 00	2,021 43	158 95	....	....	648 00	12 00	56
42 63	3,633 05	768 91	....	681 01	2,117 07	213 04	57
221 75	6,785 30	2,788 88	763 31	1,156 62	6,013 66	492 96	58
....	....	....	....	....	....	....	59
151 38	1,744 40	....	....	....	900 00	40 00	60
130 74	2,488 44	95 44	732 00	85 93	4,091 14	568 19	61
69 34	6,525 12	1,119 44	3,122 89	3,179 54	9,848 47	5,346 29	62
....	....	....	....	....	....	....	63
31 25	804 33	173 86	....	80 01	....	....	64
2,659 10	73,680 83	20,421 13	30,697 33	26,819 43	59,156 85	8,811 15	65
....	....	....	....	....	....	....	66
....	44,917 95	7,726 31	727 89	5,015 90	55,791 73	6,606 36	67
....	29,795 92	2,889 14	7,717 44	....	17,059 98	6,920 45	68
75 86	14,777 40	2,263 22	4,322 62	5,895 43	9,925 74	1,791 17	69
593 82	11,551 43	5,434 48	5,014 74	5,815 01	14,249 53	3,249 43	70
93 81	3,932 75	328 36	....	515 05	3,179 37	201 17	71
14 93	775 40	186 54	960 00	....	540 00	125 00	72
210 48	1,959 95	49 95	....	....	1,212 00	31 12	73
2,560 90	490 12	951 60	....	....	....	10 00	74
191 27	4,421 31	824 23	880 43	270 11	8,594 28	....	75
....	....	....	....	....	....	....	76
105 27	19,553 76	5,046 37	177 03	4,782 56	5,654 60	3,320 27	77
....	66,744 95	....	4,606 19	....	17,801 38	....	78
....	8,333 15	366 36	....	....	8,023 05	....	79
1,598 29	40,263 45	13,963 44	7,513 67	19,866 79	39,492 70	7,358 98	80
85 26	1,625 89	221 69	301 00	....	3,157 92	282 18	81
634 24	30,881 51	12,032 32	20,936 35	11,871 32	47,838 07	2,188 74	82
933 54	25,363 79	4,780 36	708 87	4,532 60	30,799 44	2,389 11	83
0 87	345 17	20 67	....	1 84	171 30	6 02	84
11 60	1,859 07	275 22	....	24 23	2,276 60	79 89	85
3,829 96	114,186 59	57,270 04	48,924 89	30,248 60	87,820 05	10,354 39	86
....	....	....	....	....	....	....	87
....	6,222 00	....	....	....	....	....	88
10 00	432 00	10 00	....	....	180 00	....	89
313,146 02	8,155,855 59	2,136,581 33	1,690,242 28	1,757,495 05	6,748,608 03	765,240 87	

TABLEAU 9.—RÉPARTITION des frais d'exploitation

Numéro.	39	40	41	42	43
					GESTION DU
	Nom du chemin de fer.	Frais du service de garage. — Balance.	Milles parcourus par les wagons. — Balance.	Louage du matériel roulant. — Balance.	Pertes et dommages
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	....	5,227 93	....	2,063 81
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	....	13,005 58	....	202 86
3	Atlantique et Lac Supérieur	....	7,052 17	347 00	207 77
4	Atlantique, Québec et Ouest	....	845 75	881 05	45 95
5	Baie de Quinté	....	11,433 23	....	244 55
6	Bedlington et Nelson	....	....	147 48	14 42
7	Cie de houille et de chemin de fer de Beersville	....	144 00	....	....
8	Bessemer et baie de Barry	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	....	....	5,046 42	498 48
10	Yukon Britannique	....	....	....	90 28
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	....	179 88	....	....
12	Buctouche et Moncton	....	....	....	44 14
13	Cie de houille et de ch. de fer du Canada (maint. Cie de h. maritime, de ch. de f. et de pouv. hyd.	....	1,264 94	....	....
14	Canada-Sud	116,234 58	515,662 38	....	113,481 44
	Chemins de fer de l'Etat—				
15	Intercolonial	....	Cr108,539 22	Cr. 10,140 70	50,291 46
16	Ile-du-Prince-Edouard	....	....	....	999 77
17	Canadian-Northern	....	81,766 89	....	71,422 72
18	Canadian-Northern, Ontario	....	Cr. 1,068 03	....	3,368 32
19	Canadian-Northern, Québec	....	8,551 17	....	4,800 45
20	Caraquet	117,565 48	....	Cr. 17,805 62	568,858 95
21	Carillon et Grenville	....	19 25	....	38 23
22	Central-Ontario	....	2,197 00	....	110 00
23	Crow's Nest-Southern	....	....	....	....
24	Canadien Pacifique	....	3,517 28	107 40	203 59
25	Cap-Breton	....	11,929 81	....	2,153 67
26	Cie de ch. de fer et de h. de Cumberland	....	....	....	....
27	Dominion Atlantique	598 70	7,282 36	283 76	539 33
28	Elgin et Havelock	....	....	2 50	3 13
29	Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....
30	Grand Tronc, en Canada	23,419 17	397,702 74	....	285,312 38
31	Canada-Atlantique (C. G.-T.)	....	....	6,708 64	18,701 32
32	Halifax et Sud-Ouest	....	1,488 24	....	979 25
33	Hampton Saint-Martin	....	248 04	....	....
34	Hereford	....	2,847 90	....	440 80
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	....	1,394 74	....	324 32
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	1,852 36	....	....
37	Kaslo et Slocan, C.-B	....	....	....	29 85
38	Kent-Nord	....	....	....	....
39	Vallée de la rivière Kettle	....	46 56	2 50	2 50
40	Kingston et Pembroke	....	8,097 02	....	2,516 46
41	Mines du Klondike	....	....	....	223 30
42	Liverpool et Milton	....	....	....	....
43	Lotbinière et Mégantic	....	1,341 50	....	....
44	London et Port-Stanley	....	7,707 78	907 05	2,421 70
45	Rivière Maganetawan	....	....	....	....
46	Manitoulin et Rive-Nord	....	106 75	....	3 69
47	Vallée de Massawippi	....	19,855 24	....	869 06
48	Cie de ch. de fer de Midland du Manitoba	....	....	3,787 39	65 79
49	Montréal et Atlantique	22,524 79	....	38,860 52	930 86
50	Montréal et Ligne de la Province	....	7,700 34	268 68	450 74
51	Montréal et Jonction du Vermont	....	637 23	1,563 38	797 63
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B	....	....	1,172 74	26 95
53	Jonction de Napierville	....	3,756 08	....	12 00

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

44	45	46	47	48	49	50	51	
TRANSPORT.								
Blessures aux personnes	Enlèvement des obstructions.	Mise en activité du matériel maritime.	Publicité.	Agences extérieures.	Commissions.	Parcs à bestiaux et élévateurs.	Louage de voies ferrées, parcs et gares terminales.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	750 01	...	...	...	...	...	...	1
105 82	604 91	30,050 44	387 65	...	...	...	...	2
67 75	...	...	...	...	...	...	...	3
...	...	...	...	...	...	...	...	4
...	34 15	...	310 45	...	...	...	...	5
48 85	6 54	...	0 13	...	...	...	7,390 56	6
...	...	...	...	36 22	...	...	...	7
...	...	...	...	...	...	...	...	8
2,813 62	32 62	...	450 06	...	...	...	...	9
355 90	...	...	1,035 09	1,211 37	...	...	...	10
24 79	...	...	31 35	1,903 75	...	...	...	11
...	...	...	60 10	...	...	...	...	12
217 15	164 77	...	...	...	...	...	...	13
66,777 37	4,984 28	138,087 15	14,704 59	122,626 94	...	...	515,451 98	14
8,757 36	27,975 99	42,030 41	45,767 15	59,804 51	...	12,038 70	75,268 47	15
1 50	114 14	209 10	758 31	...	...	...	...	16
26,687 98	47,705 12	...	25,927 21	40,423 65	...	...	...	17
319 89	2,433 44	...	4,447 00	622 42	...	...	...	18
2,930 38	5,279 04	...	2,459 52	815 12	...	...	8,960 00	19
357,553 47	191,882 33	787,970 07	280,153 22	783,298 27	275,226 48	157,849 67	...	20
...	...	...	75 30	...	...	...	...	21
...	...	...	...	59,804 51	...	12,038 70	75,268 47	22
...	...	...	...	...	...	...	...	23
186 00	43 70	...	601 00	141 44	272 05	...	420 00	24
504 44	140 10	...	28 42	1,595 95	...	...	951 75	25
...	...	...	...	...	...	...	...	26
507 10	394 06	...	6,707 40	9,050 25	133 60	...	1,200 00	27
...	10 15	...	15 00	...	...	...	...	28
...	...	...	...	...	...	...	...	29
177,953 94	43,589 6[illegible]	21,106 12	145,886 79	398,161 39	79,465 01	1,998 80	24,801 48	30
14,922 07	20,197 54	...	2,079 38	6,770 37	0 64	...	2,716 73	31
4,072 10	1,588 05	...	2,087 53	...	...	...	644 50	32
...	...	...	30 00	...	...	...	...	33
1,341 35	157 50	...	171 76	43 28	...	...	...	34
180 30	345 70	...	130 50	...	...	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	...	...	...	...	37
...	...	...	10 00	...	...	...	...	38
...	...	...	2 50	...	...	...	...	39
306 70	209 06	...	193 77	...	...	...	2,853 84	40
50 00	22 75	...	635 50	...	38 50	...	...	41
...	...	...	...	...	...	...	...	42
...	...	...	...	...	...	...	10 00	43
3,184 80	357 02	...	647 94	2,171 11	118 19	...	...	44
...	...	...	...	...	...	...	...	45
84 00	64 49	...	2 75	...	...	...	...	46
171 20	...	...	...	331 78	...	...	2,449 96	47
337 52	197 55	...	112 86	768 80	...	...	...	48
2,693 07	555 49	...	...	...	...	...	...	49
189 56	318 44	...	123 76	446 66	6 02	...	...	50
74 64	136 42	...	477 85	1,358 92	5 34	...	...	51
...	113 46	...	...	...	...	...	11,206 84	52
...	84 07	...	...	2 66	...	...	...	53

TABLEAU 9.—RÉPARTITION des frais d'exploitation

	39	40	41	42	43
					GESTION DU
Numéro.	Nom du chemin de fer.	Frais du service de garage. — Balance.	Milles parcourus par les wagons. — Balance.	Louage du matériel roulant. — Balance.	Pertes et dommages.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
54	Nelson et Fort Sheppard	....	....	2,018 61	2,526 81
55	Cie de h. et de ch. de fer du Nouveau-Brunswick	....	3,602 15	....	....
56	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	....	917 19	....	64 37
57	Nouveau-Brunswick-Sud	....	1,387 75	....	765 28
58	New-Westminster-Sud	....	......	5,294 95	5,560 65
59	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....
60	Cie d'acier et de h. de la Nouvelle-Ecosse	....	36 00	....	....
61	Montagnes d'Orford	....	2,634 46	329 86	36 00
62	Ottawa et New-York	....	2,920 70	....	309 12
63	Cie de ch. de fer et de carr. de Philipsburg	....	231 00	....	....
64	Emb. Princeton de Washington Co. Ry. (E.-U.)	....	826 28	....	34 51
65	Père Marquette	....	247,640 09	52,686 94	18,467 52
66	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	....	....	....	....
67	Québec-Central	....	12,398 21	2,948 02	6,353 85
68	Québec et Lac St-Jean	....	179 24	....	....
69	Cie de ch. de fer, d'écl. et de force de Québec	15 00	2,011 41	....	20 80
70	Québec, Montréal et Sud	....	....	....	761 49
71	Montagne Rouge	....	....	Cr. 939 77	71 52
72	Rutland et Noyan	....	....	....	141 52
73	Salisbury et Harvey	....	1,341 25	....	82 50
74	Schomberg et Aurora	....	....	....	....
75	Stanstead, Shefford et Chambly	....	335 10	610 69	2,495 75
76	Tunnel Sainte-Clair, cour et abords	....	....	....	....
77	St-Laurent et Adirondack	459 90	35,219 68	4,807 96	1,896 83
78	Sydney et Louisburg (Dominion Coal Co.)	....	7,195 08	....	112 89
79	Témiscouata	....	2,678 00	....	1,749 72
80	Témiscamingue et Ontario-Nord	17,137 00	27,517 21	80 00	2,981 94
81	Mille-Iles	....	2,001 08	....	1 94
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	17,382 31	72,615 68	....	3,982 83
83	Vancouver, Victoria et Eastern Vancouver, Westminster et Yukon }	....	....	Cr. 5,027 49	6,202 94
84	Cie de ch. de f. term. et pass. d'eau	....	144 61	....	76 75
85	Victoria et Sydney, C.B.	....	1,919 36	....	1,019 81
86	Cie de ch. de fer de Wabash, en Canada	3,849 84	26,505 48	20,300 56	43,008 44
87	Wellington Colliery Co	....	....	....	....
88	Extension, Ladysmith	....	....	....	....
89	York et Carleton	....	264 00	....	....
	Total	319,186 77	1,467,775 90	115,250 52	1,232,518 70

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

44	45	46	47	48	49	50	51	
TRANSPORT.								
Blessures aux personnes.	Enlèvement des obstructions.	Mise en activité du matériel maritime.	Publicité.	Agences extérieures.	Commissions.	Parcs à bestiaux et élévateurs.	Louage de voies ferrées, parcs et gares terminales.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
6,686 67	1,418 62	154 11	1,768 61	....	....	....	1,000 00	54
....	....	....	....	....	....	....	....	55
....	....	....	25 00	....	....	....	....	56
....	347 36	....	200 00	....	....	....	1,036 08	57
128 83	185 65	....	587 42	1,413 43	....	....	....	58
....	....	....	....	....	....	....	....	59
....	....	....	....	....	....	....	....	60
75 00	....	....	....	....	....	....	....	61
102 96	5 64	2 28	225 59	353 95	....	....	7,326 41	62
....	....	....	....	....	....	....	2 50	63
....	12 12	....	26 33	20 85	....	....	....	64
25,165 90	1,850 84	18,655 05	3,631 91	18,643 57	951 76	....	204,413 85	65
....	....	....	....	....	....	....	....	66
5,508 90	....	....	4,086 04	4,067 74	1,396 54	....	27,802 07	67
6,352 23	....	....	7,735 05	....	2,060 37	....	....	68
....	19 45	....	1,614 81	....	470 32	....	333 30	69
481 92	1,266 05	....	112 00	610 84	....	....	5,190 00	70
207 57	129 71	....	6 89	353 99	....	....	....	71
....	....	....	74 12	295 35	....	....	....	72
....	....	....	195 35	....	....	....	....	73
....	....	....	....	....	....	....	....	74
29 91	135 91	....	203 24	580 84	2 25	....	....	75
....	....	....	....	....	....	....	....	76
74 82	598 88	0 12	851 03	2,961 27	....	....	42,689 67	77
....	845 40	....	252 60	....	....	....	780 00	78
267 85	204 17	....	649 97	....	....	....	540 00	79
3,359 00	5,401 26	....	3,651 13	....	....	....	1,278 80	80
....	....	....	132 55	....	....	....	....	81
1,656 00	724 59	....	1,799 14	....	....	....	5,836 43	82
1,356 88	1,957 15	....	543 10	3,315 08	....	....	....	83
0 35	38 23	19,727 29	....	....	....	....	....	84
4 65	507 68	....	....	....	....	....	....	85
33,131 17	6,486 18	80,280 50	6,504 20	36,070 46	5,441 28	....	380,846 52	86
....	....	....	....	....	....	....	....	87
....	....	....	....	....	....	....	....	88
....	....	....	....	....	....	....	....	89
758,011 23	372,627 40	1,138,272 64	571,387 92	1,500,272 23	365,588 35	171,887 17	1,333,401 74	

TABLEAU 9.—RÉPARTITION de frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Gestion du transport—*Suite.* Louage de bâtiments, etc.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Dépenses non classifiées.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de ch. de f. et d'Irr. d'Alberta		1,546 07	13 00		65,658 52
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	400 00	978 80	124 01		156,581 30
3	Atlantique et Lac-Supérieur	449 58	12 50	1,278 25		38,648 90
4	Atlantic, Québec et Ouest	7 00	144 48	17 75		12,606 45
5	Baie-de-Quinté	561 00	2,112 26	120 24		99,638 16
6	Bedlington et Nelson		5 60	0 81		1,965 96
7	Cie de h. et de c. de f. Beersville					3,578 97
8	Bessemer et baie de Barrie					
9	Cie de Brandon, Saskatchewan et baie-d'Hudson	50 00	301 33	70 58		57,149 79
10	Yukon-britannique	126 00	746 39	2,350 97		60,272 61
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest		350 90	230 68		15,335 22
12	Bouctouche et Moncton			826 47		8,343 24
13	Cie de ch. de fer et de h. Canada, (maintenant Cie maritime de h., ch. de fer et force hydraul		178 21			15,551 55
14	Canada-Sud	2,219 16	47,550 67	26,135 27		3,678,455 77
	Chemins de fer de l'Etat—					
15	Intercolonial	Cr. 1,815 58	85,312 46	18,571 72		5,314,955 54
16	Ile-du-Prince-Edouard		6,188 21	36 61		202,528 33
17	Canadian-Northern		55,976 30	20,319 48		3,684,106 62
18	Canadian-Northern, Ontario		3,179 11	346 71		137,514 41
19	Canadian-Northern, Québec		5,522 92	1,648 19		423,100 46
20	Canadien-Pacifique	15,730 47	321,458 83	120,156 62		27,448,405 51
21	Cap-Breton			57 00		6,736 58
22	Caraquette	72 00	210 00	475 00		21,127 75
23	Carillon et Grenville			54 55		1,735 88
24	Ontario-Central	37 50	554 69	19 30		79,669 35
25	Crow's Nest Southern	317 77	63 37			67,503 22
26	Cie de c. de f. et de h. Cumberland					11,045 92
27	Dominion-Atlantique	25 00	3,683 33	749 29		290,469 67
28	Elgin et Havelock	10 00	50 75	16 88		5,267 17
29	Esquimalt et Nanaimo					
30	Grand-Tronc (exploité en Canada)	94,627 38	130,550 56	25,138 38		12,423,565 03
31	Canada Atlantique (G.T.)	2,190 51	11,962 46	1,339 55		1,122,269 60
32	Halifax et Sud-Ouest		3,265 25	11,380 33		200,999 08
33	Hampton et Saint-Martin			2,137 71		3,948 96
34	Hereford		344 14	0 09		51,265 48
35	Cie de ch. de f. et de h. Inverness		368 81	13 67		47,313 25
36	Irondale, Bancroft et Ottawa					13,530 75
37	Kaslo et Slocan, C.-B		36 38	991 81		14,327 56
38	Kent-Nord			10 00		4,300 00
39	Vallée de la Rivière Kettle	33 50		31 10		1,488 95
40	Kingston et Pembroke		1,104 33	863 26		89,773 68
41	Mines Klondyke	1,930 25	170 07	17 00		30,445 96
42	Liverpool et Milton	48 00				3,717 57
43	Lotbinière et Mégantic		262 51	139 10		12,075 45
44	London et Port-Stanley	439 74	1,358 00	49 14		94,775 61
45	Rivière Maganetawan					
46	Manitoulin et Rive-Nord	1,221 76	144 33			14,050 74
47	Vallée de Massawippi		900 08			114,484 93
48	Cie de c. de f. Midland, Manitoba		174 26	25 92		39,997 03
49	Montréal et Atlantique		4,839 57	8,110 12		391,343 54
50	Montréal et ligne provinciale	37 50	412 13	5 50		41,976 93
51	Montréal et jonction de Vermont		910 87			46,721 21
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B.			712 00		48,209 66
53	Jonction de Napierville		444 72	39 96		21,642 73
54	Nelson et Fort Sheppard		293 58	42 20		61,218 90
55	Cie de c. de f. et h. N.-Brunswick			842 44		23,768 80

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

FRAIS GÉNÉRAUX.

Traitements des chefs de bureaux.	Appointem'ts des commis et assistants.	Dépenses et fournitures des bureaux en général.	Assurance.	Frais de justice.	Papeterie et impressions — Bureaux principaux.	Autres dépenses.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
6,390 00	3,452 73	1,692 57	1,454 04	533 56	997 56	1,005 11	1
2,174 14	3,419 40	3,861 70	....	2,291 13	546 34	404 84	2
2,500 00	1,982 20	454 35	385 10	....	221 86	2,544 12	3
1,175 80	626 50	1,078 28	60 38	92 05	330 83	457 16	4
3,130 08	644 87	471 66	2,711 10	23 84	80 02	185 51	5
14 49	37 70	0 83	220 73	91 86	6 16	8 80	6
....	....	....	....	....	30 25	....	7
....	....	....	....	....	....	....	8
516 71	1,103 96	71 95	1,073 44	219 50	320 54	170 97	9
4,110 68	3,548 10	2,246 53	1,349 92	515 24	377 53	178 52	10
5,579 17	....	669 44	216 00	500 00	....	130 00	11
1,800 00	691 35	210 53	....	....	145 61	313 55	12
2,339 00	....	....	....	....	89 55	94 78	13
51,301 69	65,633 22	3,444 97	11,096 90	18,908 61	4,951 39	15,418 11	14
14,742 42	88,116 06	26,524 98	80,896 22	15,679 37	14,090 94	1,793 86	15
1,560 00	5,421 41	997 49	5,419 09	339 65	502 46	105 68	16
30,988 55	91,193 23	14,437 96	54,485 06	31,214 58	13,115 63	19,440 56	17
4,346 39	7,431 87	1,004 52	3,920 55	1,444 47	530 52	140 98	18
6,348 30	10,933 64	2,253 20	9,345 27	7,145 69	881 90	2,965 27	19
288,026 74	401,830 25	76,054 55	262,109 24	219,485 77	75,386 84	118,305 75	20
2,848 99	....	....	351 82	....	94 77	16 36	21
3,820 00	....	565 10	166 00	101 00	....	1,041 00	22
....	....	25 00	....	....	17 00	20 65	23
4,445 00	1,057 40	1,780 19	1,057 31	35 00	157 77	576 87	24
527 02	1,204 03	72 89	1,024 48	802 61	344 12	206 42	25
....	....	....	....	....	....	....	26
11,969 20	8,152 55	6,770 24	3,679 93	3,063 00	1,087 06	6,864 37	27
500 13	75 00	....	43 50	21 75	50 20	5 06	28
....	....	....	....	....	....	....	29
169,332 76	191,585 23	62,033 60	107,840 97	98,352 56	24,279 95	135,325 37	30
9,233 29	18,321 04	3,389 94	17,044 61	3,291 59	1,412 04	1,927 17	31
4,438 32	5,953 25	597 23	1,583 95	5,975 22	421 67	4,993 55	32
250 00	666 44	....	57 50	....	71 47	17 70	33
657 62	613 64	143 17	545 31	276 15	112 00	211 63	34
1,904 64	2,533 94	1,732 22	347 18	109 85	604 58	358 21	35
3,981 45	420 00	84 09	....	....	10 07	....	36
....	391 14	....	....	76 50	12 01	65 16	37
1,200 00	....	....	120 00	10 00	....	250 00	38
171 00	....	15 00	121 21	0 37	34 18	45 93	39
4,215 09	593 54	55 54	....	478 40	104 60	1,425 28	40
9,562 60	2,659 70	588 66	420 00	640 54	46 43	3,027 27	41
300 00	....	83 21	....	40 00	40 00	20 72	42
....	1,000 35	66 35	....	....	48 13	1,126 37	43
1,080 35	2,847 26	305 77	647 74	332 56	455 14	267 92	44
....	....	....	....	....	....	....	45
1,174 98	1,842 56	1,221 64	....	1,009 43	159 27	138 24	46
746 61	2,168 47	79 99	588 97	1,893 66	....	....	47
288 00	693 29	35 77	1,209 85	281 51	203 70	135 64	48
....	17,577 26	....	2,133 00	3,369 37	....	250 00	49
374 20	892 83	30 99	298 06	148 59	102 67	3 07	50
926 01	2,114 54	128 70	693 79	374 51	222 36	....	51
3,300 91	2,507 58	64 00	108 17	262 50	287 05	826 98	52
583 51	547 54	58 52	....	21 15	76 71	500 00	53
414 35	982 79	53 41	476 44	768 61	215 55	146 12	54
2,100 00	300 00	958 10	....	....	....	3,337 58	55

TABLEAU 9.—RÉPARTITION des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	GESTION DU TRANSPORT—*Suite.*				
		Louage de bâtiments etc.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Dépenses non classifiées.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
56	Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Edouard	....	30 00	8 00	....	10,182 39
57	Nouveau-Brunswick-Sud	100 00	293 80	16 64	....	25,120 53
58	New Westminster-Sud	513 58	347 25	466 40	....	61,228 11
59	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....	....
60	Cie d'aciérie et houill. de la N.-E.	....	....	....	....	5,812 53
61	Orford Mountain	....	205 00	....	....	18,755 90
62	Ottawa et New-York	630 00	1,483 58	37 28	....	66,903 34
63	Cie de ch. de f. et carr. Philipsburg	....	....	....	....	1,721 82
64	Embr. de Princeton comté de Washington, ch. de f. américain	....	29 33	0 49	....	6,388 33
65	Père Marquette	5,383 43	10,927 26	8,130 47	....	1,209,704 65
66	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	....	....	....	....	....
67	Québec Central	1,209 30	3,664 43	4,407 46	....	397,671 06
68	Québec et Lac Saint-Jean	560 00	2,203 63	976 46	....	282,427 62
69	Cie de ch. de f. et d'éclair. de Qué.	52 00	1,257 15	11,907 22	....	83,580 83
70	Québec, Montréal et Southern	540 26	3,250 43	227 65	....	151,923 96
71	Montagne Rouge	....	91 92	9 08	....	21,838 24
72	Rutland et Noyan	24 68	153 12	18 74	....	6,113 89
73	Salisbury et Harvey	....	87 70	....	....	14,091 15
74	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	8,155 62
75	Stanstead, Shefford et Chambly	....	389 45	....	....	41,785 65
76	Tunnel Saint-Clair, cour et abords	....	....	....	....	106,075 26
77	Saint-Laurent et Adirondack	....	1,361 10	Cr. 0 01	....	189,411 04
78	Sydney et Louisburg, (Cie houillière et Dominion)	....	....	15,757 37	....	172,483 99
79	Temiscouata	120 00	....	2,598 42	....	64,977 48
80	Témiscamingue et Ontario-Nord	792 00	7,951 65	2,650 48	....	448,558 46
81	Milles-Iles	163 50	202 46	359 44	....	16,446 01
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	4,809 99	264 57	....	377,010 53
83	Vancouver, Victoria et East'n. / Vancouver, Westm'ster & Yukon	....	1,136 11	412 28	....	186,234 15
84	Victoria Term'l Ry. et Ferry Co.	....	....	4 41	....	20,933 74
85	Victoria et Sydney, C.-B.	....	....	58 70	....	16,028 01
86	Cie de ch. de f. Wabash en Canada	7,027 16	7,327 00	1,909 45	....	1,604,387 35
87	Cie houillière de Wellington	....	....	....	....	12,054 75
88	Prolonge. Wellingt. et Ladysmith	....	....	....	....	30,352 00
89	York et Carleton	....	....	....	....	2,756 00
		135,834 45	740,851 59	295,729 67	....	62,486,270 59

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

Frais généraux.							
Traitements des chefs de bureeaux.	Appointem'nts des commis et assistants.	Dépenses et fournitures des bureaux en général.	Assurance.	Frais de justice.	Papeterie et impressions. — Bureaux principaux.	Autres dépenses.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
625 00	250 00						
2,681 32	39 60	48 25	....	....	....	431 32	56
610 56	1,287 11	110 78	1,997 40	222 63	65 27	484 61	57
....	....	82 16	500 71	412 26	374 57	195 69	58
....	....	....	....	....	....	....	59
2,580 00	135 00	....	....	....	....	....	60
2,880 03	456 00	285 58	35 00	....	62 99	120 58	61
2,500 00	600 00	539 78	516 58	1,227 00	64 04	0 92	62
		....	....	....	....	....	63
115 27	156 14						
8,460 35	23,900 39	30 61	23 89	285 59	17 42	30 05	64
		2,422 52	4,928 13	2,701 70	3,677 84	2,184 73	65
....	....	....	....	....	....	....	66
15,755 30	13,043 59	3,083 32	7,446 40	374 50	659 61	29,946 47	67
14,750 00	14,801 93	2,325 46	1,873 51	1,325 81	850 00	3,872 43	68
3,394 44	1,450 75	692 22	1,413 86	1,074 88	540 74	15,204 66	69
5,894 50	5,253 76	970 74	22 18	• 533 68	978 87	526 87	70
117 98	332 27	15 60	141 27	Cr. 2,577 65	77 36	60 60	71
191 97	332 32	47 56	24 68	147 59	25 74	12 58	72
1,500 00	....	....	54 50	204 00	....	....	73
....	70 00	62 18	82 50	....	114 00	....	74
384 27	900 71	55 71	302 41	160 98	96 40	....	75
....	....	....	....	....	....	....	76
1,321 76	....	125 77	240 41	298 46	154 23	102 20	77
....	....	....	....	....	....	....	78
7,590 71	3,100 20	323 51	1,195 23	220 40	1,685 33	3,504 64	79
3,555 04	8,988 17	4,251 62	5,986 00	3,322 58	1,892 12	485 91	80
2,706 00	300 00	44 35	574 11	....	22 40	7 23	81
15,806 58	16,395 31	1,984 57	1,650 00	4,068 99	1,059 70	149 29	82
1,595 01	3,704 32	231 73	2,356 30	3,063 18	800 05	595 26	83
192 31	....	17 83	0 70	0 11	48 85	7 15	84
....	2,555 07	236 52	9 30	1 34	649 11	95 10	85
14,134 35	33,917 87	3,167 85	8,915 53	7,786 91	4,078 57	1,686 77	86
....	....	....	....	....	....	....	87
....	....	....	....	....	....	....	88
....	....	....	45 25	....	....	....	89
775,732 94	1,085 ,738 37	237,571 05	615,638 68	445,076 69	161,271 64	386,499 27	

TABLEAU 9—RÉPARTITION des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	65	66	67	68	69	70	71	72	73	Numéro.
		Frais généraux.		Récapitulation des dépenses.						
	Nom du chemin de fer.	Non classifiés	Total.	Entretien des voies et des structures	Entretien du matériel.	Gestion du transport.	Dépenses en général.	Dépenses non classifiées.	Grand total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	....	15,525 57	77,239 92	19,642 19	65,658 52	15,525 57	....	178,066 20	1
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	....	12,697 55	35,453 96	48,413 90	156,581 30	12,697 55	....	253,146 71	2
3	Atlantique et Lac Supérieur	....	8,087 63	18,442 75	8,328 05	38,648 90	8,087 63	....	73,507 33	3
4	Atlantique, Québec et Ouest	....	3,821 00	4,373 13	1,381 96	12,606 45	3,821 00	....	22,182 54	4
5	Baie de Quinté	....	7,247 08	29,907 52	23,995 39	99,638 16	7,247 08	....	160,788 15	5
6	Bedlington et Nelson	....	380 57	12,135 63	486 59	1,965 96	380 57	....	14,968 75	6
7	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville (maintenant North-Shore Railway Co.	....	30 25	992 54	189 45	3,578 98	30 25	....	4,791 22	7
8	Bessemer et Baie Barry.	....	....	....	....	....	....	....	....	8
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	....	3,477 07	32,249 26	10,047 20	57,141 79	3,477 07	....	102,915 32	9
10	Yukon-Britannique	....	12,326 52	54,360 21	16,889 54	60,272 61	12,326 52	....	143,848 88	10
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	....	7,094 61	5,251 59	2,479 96	15,335 22	7,094 61	....	30,161 38	11
12	Bouctouche et Moncton	....	3,161 04	8,582 82	3,038 45	8,343 24	3,161 04	....	23,125 55	12
13	Cie de houille et de ch. de f. du Canada (maintenant Maritime Coal, Ry and Power Co.)	....	2,523 33	4,049 90	1,719 19	15,551 55	2,523 33	....	23,843 97	13
14	Canada-Sud	....	170,754 89	807,947 07	828,970 61	3,678,455 77	170,754 89	....	5,486,128 34	14
	Chemins de fer de l'Etat :—									
15	Intercolonial	....	241,843 85	1,732,390 38	2,059,883 21	5,314,955 34	241,843 85	....	9,349,072 78	15
16	Ile-du-Prince-Edouard	....	14,345 78	116,098 35	75,487 85	202,528 33	14,345 78	....	408,460 31	16
17	Canadian-Northern	....	254,875 57	1,458,588 41	1,130,198 13	3,684,106 62	254,875 57	....	6,527,768 73	17
18	Canadian-Northern, Ontario	....	18,819 30	52,022 06	36,842 05	137,514 41	18,819 30	....	245,197 82	18
19	Canadian-Northern, Quebec	....	39,873 27	132,358 35	114,079 03	423,100 46	39,873 27	....	709,411 11	19
20	Canadien du Pacifique	....	1,441,199 14	9,630,803 95	9,459,860 45	27,448,405 51	1,441,199 14	....	47,980,269 05	20
21	Cap-Breton	....	3,311 94	4,386 16	2,691 53	6,736 58	3,311 94	....	17,126 21	21
22	Caraquet	....	5,693 10	14,911 15	10,940 85	21,127 75	5,693 10	....	52,672 85	22
23	Carillon et Grenville	....	62 65	2,540 00	1,085 33	1,735 88	62 65	....	5,423 86	23
24	Ontario-Central	....	9,109 54	50,999 01	14,149 63	79,669 35	9,109 54	....	153,927 53	24
25	Crow's Nest-Southern	....	4,181 57	49,029 68	17,235 86	67,503 22	4,181 57	....	137,950 33	25
26	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	....	....	24,006 43	10,822 80	11,045 92	....	....	45,875 15	26
27	Dominion-Atlantic	....	41,586 35	118,591 97	59,479 08	290,469 67	41,586 35	....	510,127 07	27

28	Elgin et Havelock		695 64	4,074 65	832 68	5,267 17	695 64		10,870 14	28
29	Esquimault et Nanaïmo									29
30	Grand-Tronc		788,750 44	3,653,320 63	4,134,932 99	12,423,565 03	788,750 44		21,000,569 09	30
31	Canada-Atlantique (Ch. de fer Gr.-Tronc)		54,619 68	359,962 42	431,800 88	1,122,269 60	54,619 68		1,968,652 58	31
32	Halifax et Sud-Ouest		23,963 19	118,154 14	41,864 74	200,999 08	23,963 19		384,981 15	32
33	Hampton et Saint-Martin		1,063 11	1,934 26		3,948 96	1,063 11		6,946 33	33
34	Hereford		2,559 52	29,711 22	17,320 68	51,265 48	2,559 52		100,856 90	34
35	Cie de houille du chemin de fer d'Inverness		7,590 62	36,282 41	23,379 68	47,313 25	7,590 62		114,565 96	35
36	Irondale, Bancroft et Ottawa		4,495 61	8,929 85	1,551 23	13,530 75	4,495 61		28,507 44	36
37	Kaslo et Slocan, C.-B		544 81	32,372 56	2,951 22	14,327 56	544 81		50,196 15	37
38	Kent-Nord		1,580 00	4,020 00	825 00	4,300 00	1,580 00		10,725 00	38
39	Vallée de la rivière Kettle		387 69	981 45	695 21	1,488 95	387 69		3,553 30	39
40	Kingston et Pembroke		6,872 45	52,916 97	24,798 40	89,773 68	6,872 45		174,361 50	40
41	Mines du Klondike		16,945 20	29,802 07	15,138 91	30,445 96	16,945 20		92,332 14	41
42	Liverpool et Milton		483 93	6 20	1,621 26	3,717 57	483 93		5,828 96	42
43	Lotbinière et Mégantic		2,241 20	8,693 00	3,381 28	12,075 45	2,241 20		26,390 93	43
44	London et Port-Stanley		5,936 74	21,219 78	21,725 91	94,775 61	5,936 74		143,658 04	44
45	Rivière Maganetawan									45
46	Manitoulin et Rive-Nord		5,546 12	10,420 95	4,635 28	14,050 74	5,546 12		34,653 09	46
47	Vallée de la Massawippi		5,477 70	40,648 54	17,073 93	114,484 93	5,477 70		177,685 10	47
48	Midland, Cie de chemin de fer du Manitoba		2,847 76	42,045 01	6,567 39	39,997 03	2,847 76		91,457 19	48
49	Montréal et Atlantique		23,329 63	193,215 14	112,319 84	391,343 54	23,329 63		720,208 15	49
50	Montréal et ligne provinciale		1,850 41	24,830 83	2,661 25	41,976 93	1,850 41		71,319 42	50
51	Montréal et Jonction du Vermont		4,459 91	13,637 37	25,329 41	46,721 21	4,459 91		90,147 90	51
52	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B		7,357 19	11,982 46	13,327 50	48,209 66	7,357 19		80,876 81	52
53	Napierville, Jonction		1,787 43	8,501 14	916 30	21,642 73	1,787 43		32,847 60	53
54	Nelson et Fort-Sheppard		3,057 27	48,429 44	12,060 98	61,218 99	3,057 27		124,766 68	54
55	Cie de houille et ch. de fer du N.-Brunswick		6,695 68	15,907 55	9,724 88	23,768 85	6,695 68		56,096 96	55
56	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		1,354 57	8,342 35	3,693 30	10,182 39	1,354 57		23,572 61	56
57	Nouveau-Brunswick-Sud		5,601 61	14,263 05	2,765 18	25,120 53	5,601 61		47,750 37	57
58	New-Westminster Sud		3,463 06	17,843 89	9,276 68	61,228 11	3,463 06		91,811 74	58
59	Nosbonsing et Nipissing		13,019 42	7,860 79	3,684 75		13,019 42		24,564 96	59
60	Cie d'acier et de houille de la Nouvelle-Ecosse			4,669 12	1,360 25	5,812 53			11,841 90	60
61	Montagne d'Orford		3,219 15	14,413 08	2,080 14	18,755 90	3,219 15		38,468 27	61
62	Ottawa et New-York		5,684 35	38,365 19	13,726 16	66,903 34	5,684 35		124,679 04	62
63	Cie de ch. de fer et carrière de Philipsburg		3,100 00	1,417 43		1,721 82	3,100 00		6,239 25	63
64	Embranchement de Princeton du ch. de fer du comté de Washington (E.-U. d'A.)		658 97	3,380 54	1,336 86	6,388 33	658 97		11,764 70	64
65	Père-Marquette		48,275 66	167,091 14	287,878 31	1,209,704 65	48,275 66		1,712,949 76	65
66	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan									66
67	Québec-Central		70,309 19	186,064 89	133,248 01	397,671 06	70,309 19		787,293 15	67
68	Québec et Lac Saint-Jean		39,799 14	91,930 40	75,151 65	282,427 62	39,799 14		489,308 81	68
69	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec		23,771 55	23,709 32	18,416 62	83,580 83	23,771 55		149,478 32	69
70	Québec, Montréal et Sud		14,180 60	85,500 38	42,293 82	151,923 96	14,180 60		293,898 76	70
71	Montagne Rouge		Cr. 1,832 57	8,649 47	5,269 27	21,838 24	Cr. 1,832 57		33,924 41	71
72	Rutland et Noyan		782 44	1,688 65	1,774 56	6,113 89	782 44		10,359 54	72
73	Salisbury et Harvey		1,758 50	27,366 25	4,572 26	14,091 15	1,758 50		47,788 16	73
74	Schomberg et Aurora		328 68	4,308 95	929 37	8,155 62	328 68		13,722 62	74
75	Stanstead, Shefford et Chambly		1,900 48	21,410 71	10,847 39	41,785 65	1,900 48		75,944 23	75
76	Tunnel Sainte-Clair, cour et approches		71 65	15,733 38	18,612 12	106,075 26	71 65		140,492 41	76

TABLEAU 9.—Répartitions des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	65	66	67	68	69	70	71	72	73	Numéro.
		FRAIS GÉNÉRAUX—*Fin.*		RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.						
	Nom du chemin de fer.	Non classifiés.	Total.	Entretien des voies et des structures.	Entretien du matériel.	Gestion du transport.	Dépenses en général.	Dépenses non classifiés.	Grand total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
77	Saint-Laurent et Adirondack	....	2,242 83	49,312 79	27,494 44	189,411 04	2,242 83	....	268,461 10	77
78	Sydney et Louisburg, (Cie de houille Dom.)	....	45,016 48	67,705 97	120,681 84	172,483 99	45,016 48	....	405,888 28	78
79	Témiscouata	....	17.620 02	43,806 63	26,518 54	64,977 48	17,620 02	....	152,922 67	79
80	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	28,481 44	125,150 68	108,008 13	448,558 46	28,481 44	........".....	710,198 71	80
81	Milles-Iles	....	3,654 09	5,698 10	3,142 97	16,446 01	3,654 09	....	28,941 17	81
82	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	40,114 44	182,674 81	69,145 95	377,010 53	40,114 44	....	668,345 73	82
83	{ Vancouver, Victoria et Est. / Vancouver, Westminster et Yukon }	....	12,345 85	79,675 66	55,422 22	186,234 15	12,345 85	....	333,677 88	83
84	Terminus de ch. de fer Victoria et pass. d'eau.	....	266 95	786 53	423 39	20,933 74	266 95	....	22,410 61	84
85	Victoria et Sydney, C.-B.	....	3,546 44	10,449 83	5,626 53	16,028 01	3,546 44	....	35,650 81	85
86	Cie de ch. de fer Wabash en Canada	....	73,687 85	197,803 08	302,851 70	1,604,387 35	73,687 85	....	2,178,729 98	86
87	Wellington Colliery Co.	....	....	11,349 26	13,898 98	12,054 75	....	....	37,302 99	87
88	" extension, Ladysmith	....	....	9,775 22	17,582 45	30,352 00	....	....	57,709 67	88
89	York et Carleton	....	45 25	1,300 00	137 00	2,756 00	45 25	....	4,238 25	89
		....	3,765,636 19	20,778,609 78	20,273,625 95	62,486,270 59	3,765,636 19	....	107,304,142 51	

TABLEAU 10.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés un mille.	Milles produisant revenu, trains à voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu des voyageurs.	Total des recettes des voyageurs.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.
34	Cie de houille et chemin de fer d'Inverness	33,398	779,377	...	41,831	20,658 81	21,755 78
35	Irondale, Bancroft et Ottawa	11,012	200,141	...	31,400	6,004 25	7,177 16
36	Kaslo et Slocan	4,959	95,900	...	17,150	5,925 69	7,553 13
37	Kent-Nord	5,000	100,000	...	14,580	7,113 97	8,217 94
38	Vallée de la rivière Kettle	1,625	6,500	...	2,504	275 85	275 85
39	Kingston et Pembroke	69,163	1,521,586	78,289	109,629	50,784 37	60,935 53
40	Mines du Klondyke	3,863	74,887	...	28,817	11,233 00	11,258 75
41	Lac Erié et rivière Détroit	...	...	...	...	...	...
42	Liverpool et Milton	11,200	44,800	...	8,100	840 00	840 00
43	London et Port-Stanley	219,592	3 668,295	60,291	19,789	43,096 65	49,695 82
44	Lotbinière et Mégantic	12,152	157,188	...	18,780	4,221 34	4,974 94
45	Manitoulin et Rive-Nord	3,280	28,233	...	12,887	1,182 60	1,183 60
46	Vallée de la Massawippi	177,463	3,332,716	77,175	3,967	70,911 61	75,390 60
47	Midland de Manitoba	10,646	325,037	990	29,529	7,699 91	8,248 35
48	Montréal et Atlantique	303,894	7,743,379	136,852	161,269	177,344 01	198,351 66
49	Montréal et ligne provinciale	136,065	2,061,704	41,928	28,861	42,542 53	47,389 87
50	Montréal et Jonction du Vermont	149,962	3,131,165	67,807	24	46,229 62	53,568 12
51	Morrissey, Fernie et Michel	292,616	1,784,957	...	15,399	8,342 85	8,342 85
52	Napierville, Jonction	12,330	154,009	...	16,794	4,297 97	4,568 68
53	Nelson et Fort-Sheppard	24,900	874,112	42,079	8,776	32,483 44	36,072 27
54	Cie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick	20,087	433,070	...	60,379	10,913 31	12,527 28
55	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	19,488	375,492	4,450	25,120	9,223 66	10,380 31
56	Nouveau-Brunswick-Sud	16,602	758,323	...	52,845	15,847 30	19,562 17
57	New-Westminster-Sud	130,392	2,647,203	53,830	5,301	85,894 43	91,100 03
58	Nosbonsing et Nipissing	...	...	...	...	...	...
59	Cie d'acier et de houille de la Nouvelle-Ecosse	8,729	77,625	...	15,700	1,863 45	2,177 45
60	Montagne d'Orford	16,753	268,048	36,152	11,932	7,413 74	8,254 74
61	Ottawa et New-York	113,765	2,797,242	76,962	...	60,277 49	67,946 68
62	Père-Marquette, réseau du Canada	333,795	7,272,908	274,544	6,974	143,197 97	173,407 39
63	Cie de chemin de fer et carrière de Phillipsburg	...	...	...	...	...	...
64	Embranchement de Princeton du ch. de fer du comté de Washington	91,308	465,671	3,634	6,431	8,343 28	8,946 75
65	Québec-Central	337,038	14,969,493	217,063	214,808	314,293 16	348,767 09
66	Québec et Lac Saint-Jean	361,100	9,839,994	241,370	28,756	203,060 01	226,360 73
67	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec	1,351,094	7,060,817	283,017	...	141,233 95	152,929 72
68	Québec, Montréal et Sud	272,213	4,235,634	96,322	39,063	101,399 19	111,984 77

TABLEAU 10.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés un mille.	Milles produisant revenu, trains à voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu des voyageurs.	Total des recettes des voyageurs.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	32,374	1,393,388	....	62,685	52,516 85	59,424 41
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	19,752	665,072	....	49,598	23,751 61	23,751 61
3	Atlantique et Lac Supérieur	20,702	1,552,650	12,400	51,300	24,317 57	28,791 62
4	Atlantique, Québec et Ouest	8,532	117,198	....	11,654	3,682 25	3,698 50
5	Baie de Quinté	101,501	1,424,033	....	218,870	38,327 54	47,073 41
6	Bedlington et Nelson	700	4,340	....	2,170	178 71	251 90
7	Cie de ch. de fer et de houille Beersville (maintenant Rive Nord)	2,592	20,736	4,800	4,064	648 10	648 10
8	Bessemer et Baie Barry	....	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	21,303	670,772	41,022	1,750	17,881 74	19,176 84
10	Yukon-Britannique	11,066	984,320	270	55,980	67,168 55	75,165 16
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	70,418	2,112,540	29.000	27,900	29,003 12	33,345 58
12	Bouctouche et Moncton	20,455	409,100	....	20,608	8,897 48	10,520 36
13	Cie de houille et de chemin de fer du Canada	20,763	181,925	84	17,016	6,028 41	6,815 61
14	Canada-Sud	1,065,123	78,215,945	1,531,234	150,804	1,741,379 67	2,204,016 14
	Chemins de fer de l'Etat—						
15	Intercolonial	2,866,408	142,721,881	2,721,301	531,110	2,633,160 13	3,027,710 31
16	Ile du Prince-Edouard	323,935	7,338,420	....	330,107	133,662 25	161,897 59
17	Canadian-Northern	937,036	74,468,415	1,523,142	375,828	1,772,816 38	2,021,272 48
18	Canadian-Northern, Ontario	93,590	5,372,887	175,512	....	112,005 90	122,821 31
19	Canadian-Northern, Québec	322,488	9,749,364	235,662	68,688	187,794 84	208,739 10
20	Canadien du Pacifique	9,286,495	1,035,721,150	13,110,762	1,656,602	19,655,394 44	23,245,345 24
21	Cap-Breton	7,912	176,099	....	19.492	5,119 25	5,350 09
22	Caraquet	13,326	426,432	....	40,150	12,894 81	15,389 30
23	Carillon et Grenville	4,532	55,892	....	2,756	1,547 75	1,547 75
24	Ontario-Central	139,434	3,227,848	24,500	127,160	72,214 19	84,431 21
25	Crow's Nest Southern	15,292	667,122	32,843	....	24,837 01	27,433 66
26	Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland	33,502	678,946	9,783	35,477	14,119 23	18,251 75
27	Dominion-Atlantic	355,662	15,026,719	309,231	180,315	341,792 93	391,672 06
28	Elgin et Havelock	9,183	119,379	....	17,928	3,211 08	3,964 92
29	Grand-Tronc	10,299,771	505,714,652	8,043,495	472,867	8,957,520 38	10,540,996 60
30	Grand Tronc (Canada Atlantique)	507,340	26,530,660	585,577	129,411	428,516 92	481,675 22
31	Halifax et Sud-Ouest	198,722	7,913,705	119,765	217,995	184,541 66	211.148 87
32	Hampton et Saint-Martins	7,398	89,890	....	16,700	4,077 90	4,485 58
33	Hereford	29,476	730,539	33,839	25,334	16,435 78	17,931 57

69	Montagne-Rouge	13,866	115,898	10	7,288	4,288 77	5,320 79
70	Rutland et Noyan	96,640	327,609	4,611	....	7,219 49	7,450 92
71	Salisbury et Harvey	14,721	441,630	....	18,000	9,214 89	11,867 40
72	Schomberg et Aurora	22,456	280,700	18,230	....	4,309 23	4,309 23
73	Stanstead, Shefford et Chambly	193,148	1,236,654	45,253	19,147	24,456 10	31,628 30
74	Tunnel de Saint-Clair	....	....	....	....	65,430 00	65,430 00
75	Saint-Laurent et Adirondack	364,285	9,072,181	134,358	....	167,237 24	177,465 71
76	Sydney et Louisbourg (Cie de houille du Canada)	51,995	691,361	33,452	....	16,789 49	20,127 36
77	Témiscouata	74,971	2,203,913	73,155	70,152	57,290 26	65,607 05
78	Témiscamingue et Ontario-Nord	471,787	14,984,691	239,259	4,930	342,828 64	371,779 44
79	Mille-Iles	33,185	199,110	....	39.640	8,186 48	11,474 35
80	Toronto, Hamilton et Buffalo	453,123	11,455,197	276,748	....	251,519 18	265,699 30
81	Vancouver, Victoria et de l'Est et Vancouver, Westminster et Yukon	151,864	2,570,699	64,041	35,711	80,356 11	87,995 35
82	Victoria et Sydney, C.-B	63,127	849,767	11,837	10,146	18,425 39	18,849 38
83	Cie de chemin de fer Terminus Victoria et passage d'eau	63,127	71,964	830	711	1,830 96	1,862 75
84	Cie de ch. de fer Wabash (en Canada)	563,403	35,588,586	711,588	12,116	709,466 44	752,989 12
85	Wellington Colliery Co.	6,327	63,270	....	12,900	2,940 00	3,180 00
86	" " (Prolongement Ladysmith)	....	....	....	12,444	....	....
87	York et Carleton	4,700	40,000	....	7,908	1,119 60	1,292 60
	Total	34,044,992	2,081,960,864	31,950,349	6,210,807	39,992,503 11	46,854,158 97

TABLEAU 10.—RELEVÉ des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité pendant l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains à marchandises.	Total du revenu des marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenus.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.	Chiffre moyen des milles exploités durant l'exercice
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.
1	Ch. de fer et d'irrig. d'Alberta	96,183	4,356,277	62,685	8,267	134,622 97	134,622 97	70,952	204,094 07	178,066 20	111·82
2	Algoma-Central et Baie-d'Hud.	367,069	8,971,969	49,598	....	137,717 17	137,717 17	49,598	360,722 27	253,146 71	89·64
3	Atlantique et Lac Supérieur...	32,241	2,418,075	51,300	25,200	43,949 72	43,949 72	88,900	73,319 74	73,507 33	100·00
4	Atlantique, Québec et Ouest...	6,925	138,500	11,654	....	5,114 57	5,114 57	11,654	8,813 07	22,182 54	20·00
5	Baie de Quinté......	268,549	11,625,757	218,870	....	182,489 87	182,489 87	218,870	233,822 44	160,788 15	89·37
6	Bedlington et Nelson	2,055	13,664	2,170	....	553 71	553 71	2,170	807 11	14,968 75	23·97
7	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville (maint. Rive-Nord)	11,082	88,656	4,064	4,800	4,432 78	4,432 78	13,664	5,080 88	4,791 22	8·63
8	Bessemer et Baie Barry	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5·00
9	Brandon, Sask. et B.-d'Hudson.	41,393	1,850,599	1,750	21,586	19,491 57	19,533 05	64,358	38,976 39	102,915 32	69·45
10	Yukon-Britannique.	32,152	2,886,285	55,980	1,530	237,089 11	237,089 11	57,780	316,514 84	143,848 88	90·32
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	24,395	731,850	27,900	270	30,183 15	30,183 15	57,170	63,537 73	30,161 38	45·00
12	Bouctouche et Moncton.	26,621	532,420	20,608	....	16,739 14	16,739 14	20,608	27,259 50	23,125 55	32·00
13	Cie de houille et ch. f. du Canada	86,753	778,341	17,016	2,360	27,937 59	27,937 59	19,460	36,640 01	23,843 97	12·00
14	Canada-Sud	5,932,347	1,003,339,086	150,804	2,031,824	5,496,012 50	5,496,012 50	3,713,862	7,884,165 26	5,486,128 34	382·19
15	Ch. de f. de l'Etat (Intercolonial)	4,008,541	1,005,670,287	531,110	3,964,861	5,820,857 34	5,820,857 34	7,217,272	8,935,934 14	9,349,072 78	1,451·22
16	Chem. de fer de l'Etat (I.P.-E.)	98,590	3,651,303	330,107	....	142,411 79	142,411 79	330,107	312,983 40	408,460 31	267·50
17	Canadian-Northern	2,615,580	875,287,887	375,828	2,511,004	6,823,528 42	6,824,782 98	4,409,974	9,709,462 71	6,527,768 73	2,851·20
18	Canadian-Northern, Ontario...	92,098	7,057,181	....	57,262	115,644 34	116,117 07	232,774	245,601 74	245,197 82	146·80
19	Canadian-Northern, Québec....	457,110	35,516,533	68,688	233,317	448,743 16	448,860 78	537,667	680,201 03	709,411 11	266·80
20	Canadien du Pacifique.........	14,232,306	5,848,799,811	1,656,602	17,364,627	43,377,728 06	43,733,429 25	32,131,991	70,389,165 32	47,980,269 05	9,155·80
21	Cap-Breton..........	2,925	59,778	19,492	....	2,510 38	2,510 38	19,492	7,997 91	17,126 21	31·00
22	Caraquette	24,178	1,644,105	40,150	....	36,030 27	36,030 27	40,150	51,419 57	52,672 85	84·78
23	Carillon et Grenville..........	78	....	2,756	....	119 84	119 84	2,756	2,561 59	5,423 86	13·00
24	Ontario-Central..............	234,091	10,804,293	127,160	39,718	170,760 00	170,760 00	191,378	269,422 06	153,927 53	149·73
25	Sud de la Passe du Nid-de-Corb.	228,526	11,746,496	....	35,990	157,653 54	157,898 13	68,833	186,731 94	137,950 33	74·18
26	Cie de houille et ch. f. Cumberl'd	333,409	5,165,527	35,477	....	77,480 92	77,480 92	45,260	95,732 67	45,875 15	32·00
27	Atlantique du Canada	355,970	15,662,680	180,315	65,748	407,366 51	409,033 38	555,284	801,288 21	510,127 07	278·38
28	Elgin et Havelock.............	15,905	176,400	17,928	....	8,445 57	8,445 57	17,928	12,410 49	10,870 14	28·00
29	Grand-Tronc.................	12,473,223	2,776,428,062	472,867	9,678,573	19,011,649 93	19,011,649 93	18,194,935	30,280,701 76	21,000,569 09	3,108·44
30	Grand-Tronc (Atlantiq. du Can.)	2,078,735	248,560,959	129,411	942,987	1,445,066 39	1,445,066 39	1,657,975	2,035,417 26	1,968,652 58	456·26
31	Halifax et Sud-Ouest	182,061	8,815,189	217,995	28,557	173,215 62	173,565 57	366,317	387,185 06	384,981 15	369·81
32	Hampton et Saint-Martin.	11,427	3,012,969	16,700	....	7,265 67	7,265 67	16,700	11,751 25	6,946 33	30·00

33	Hereford	186,693	5,104,064	25,334	26,024	54,613 26	56,156 26	85,197	74,182 83	100,856 90	52·85
34	Cie houill. et ch. fer Inverness.	322,475	17,452,422	41,831	84,463	187,121 96	187,410 18	126,294	210,112 94	114,565 96	65·50
35	Irondale, Bancroft et Ottawa.	25,668	797,634	31,400	....	18,000 80	18,000 80	31,400	25,177 96	28,507 44	48·00
36	Kaslo et Slocan	9,283	204,047	17,150	....	9,871 42	9,915 50	17,150	17,689 44	50,196 15	31·73
37	Kent Nord	10,000	240,000	14,580	....	10,698 72	10,698 72	14,580	18,916 66	10,725 00	27·00
38	Vallée de la Rivière Kettle	27,550	110,200	2,504	....	2,714 50	2,714 50	2,504	2,990 35	3,553 30	3·86
39	Kingston et Pembroke	122,136	6,265,576	109,629	9,841	139,142 07	139,142 07	197,759	217,423 23	174,361 50	109·80
40	Mines du Klondyke	6,502	92,848	28,817	....	35,281 23	35,281 23	28,817	46,990 98	92,332 14	31·81
41	Liverpool et Milton	20,153	100,765	8,100	....	8,539 53	8,539 53	8,100	9,379 53	5,828 96	5·53
42	London et Port Stanley	465,416	7,734,198	19,789	44,850	66,102 42	66,102 42	124,930	124,054 45	143,658 04	23·66
43	Lotbinière et Mégantic	50,916	780,844	18,780	....	26,391 39	26,391 39	18,780	31,567 39	26,390 93	30·00
44	Manitoulin et Rive Nord	250,541	2,393,567	12,887	....	43,297 18	43,297 18	12.887	46,653 78	34,653 09	13·69
45	Vallée de Massawippi	514,918	14,981,324	3,967	87,317	122,757 10	122,757 10	168,459	198,687 70	177,685 10	35·46
46	Midland de Manitoba	50,170	2,674,422	29,529	1,199	25,268 23	25,289 13	31,718	33,748 48	91,457 19	92·26
47	Montréal et Atlantique	922,894	47,602,786	161,269	260,254	537,648 29	537,648 29	558,375	757,412 02	720,208 15	163·40
48	Montréal et ligne provinciale	78,668	1,848,876	28,861	23,974	39,768 80	39,768 80	94,763	90,075 92	71,319 42	58·60
49	Montréal et jonct. du Vermont	747,118	19,538,193	24	34,726	107,664 62	107,664 62	102,557	167,494 04	90,147 90	23·60
50	Morrisey, Fernie et Michel	588,453	7,237,971	15,399	3,849	91,959 75	91,959 75	19,248	106,522 72	80,876 81	10·85
51	Napierville, jonction	56,029	1,438,557	16,794	1,215	15,100 42	15,100 42	18,009	19,681 10	32,847 60	27·11
52	Nelson et Fort Sheppard	38,524	1,266,171	8,776	11,333	58,332 57	58,645 00	62,188	95,824 45	124,766 68	60·12
53	Cie houill. et ch. f. N.-Brunswick	54,860	2,584,245	60,379	....	33,645 67	33,645 67	60,379	54,030 71	56,096 96	58·00
54	N.-Brunswick et I. du P.-E.	39,862	502,314	25,120	17,280	18,880 29	18,880 29	46,850	29,260 60	23,572 61	36·00
55	Nouveau-Brunswick Sud	27,389	771,875	52,845	14,077	25,668 79	25,684 75	66,922	45,264 42	47,750 37	82·35
56	New-Westminster Sud	86,673	1,507,669	5,301	15,187	32,399 76	32,633 28	74,318	124,073 82	91,811 74	24·10
57	Nosbonsing et Nipissingue	14,329	78,810	....	7,165	24,564 96	24,564 96	7,165	24,564 96	24,564 96	5·50
58	Cie houill. et ch. de f. de la N.-E.	6,208	70,160	15,700	....	2,856 24	2,856 24	15,700	5,033 69	11,841 90	12·50
59	Montagne d'Orford	27,370	410,550	11,932	1,350	19,353 49	19,353 49	49,434	27 608 23	38,468 27	55·10
60	Ottawa et New-York	95,414	3,089,663	....	37,696	46,467 58	48,481 24	114,658	118,062 86	124,679 04	56·90
61	Père Marquette (en Canada)	1,849,276	339,309,377	6,974	818,686	1,806,664 32	1,806,664 32	1,100,204	2,008,952 49	1,712,949 76	198·81
62	Cie de c. de f. et carr. Phillipsburg	5,844	35,064	....	2,400	1,639 55	1,639 55	2,400	1,639 55	6,239 25	6·00
63	Embran. Princeton et ch. de f du comté Washington (E.-U.)	135,925	693,218	6,431	438	16,139 41	16,139 41	10,503	25,086 16	11,764 70	5·10
64	Québec Central	749,675	54,598,657	214,808	229,149	755,537 00	755,537 00	661,020	1,110,724 38	787.293 15	222·00
65	Québec et Lac Saint-Jean	345,458	27,639,422	28,756	168,333	406,100 43	406,100 43	438,459	656,514 88	489,308 81	246·50
66	Cie d'écl. et force mot., Québec.	111,001	1,041,298	....	21,150	44,046 47	44,046 47	304.167	202,345 54	149,478 32	26·00
67	Québec, Montréal et du Sud	474,141	17,281,707	39,063	66,013	176,128 98	176,128 98	201,398	317,519 51	293,898 76	143·75
68	Montagne Rouge	115,381	1,055,337	7,288	8,710	26,140 28	26,270 22	16,008	34,329 14	33,924 41	9·59
69	Rutland et Noyan	336,180	1,139,650	....	2,805	11,693 78	11,693 78	7,416	19,144 70	10,359 54	3·39
70	Salisbury et Harvey	39,250	1,177,500	18,000	....	20,800 84	20,800 84	18,000	32,787 12	47,788 16	50·00
71	Schomberg et Aurora	3,120	35,162	....	3,840	4,628 49	4,628 49	22,070	8,937 72	13,722 62	14·40
72	Stanstead, Shefford et Chambly	764,524	2,661,603	19,147	25,766	43,311 55	43,311 55	90,166	75,696 79	75,944 23	43·00
73	Tunnel Sainte-Claire	....	....	....	....	239,377 50	239,377 50	....	304,824 17	140,492 41	2·25
74	Saint-Laurent et Adirondack	661,248	22,147,024	....	94,179	234,971 49	235,421 61	228,537	413,357 56	268,461 10	46·12
75	Sydney et Louisburg (Cie de houille Dominion)	3,559,392	60,077,815	....	92,560	398,493 28	398,493 28	126,012	418,692 08	405,888 28	54·30
76	Temiscouata	148,569	5,833,821	70,152	18,813	141,475 95	141,475 95	162,120	210,779 07	152,922 67	113·00
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	434,930	28,800,119	4,930	201,738	415,582 02	415,582 02	445,937	805,320 38	710,198 71	209·40
78	Mille-Iles	30,171	181,026	39,640	....	20,175 44	20,175 44	39,640	34,073 60	28,941 17	6·33
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,181,723	45,502,943	....	164,328	544,217 38	549,190 56	441,076	855,090 47	668,345 73	80·67

TABLEAU. 10.—RELEVE des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des dépenses, des milles parcourus par les trains et des milles en activité, pendant l'année expirée le 30 juin 1908.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes transportées.	Tonnes transportées au mille.	Revenu par mille, trains mixtes.	Revenu par mille, trains de marchandises.	Revenu total des marchandises.	Recettes totales en marchandises.	Revenu total—Milles parcourus.	Recettes totales brutes.	Dépenses totales d'exploitation.	Moyenne de milles exploités durant l'année.
		Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.
80	Vancouver, Victoria et Eastern	872,122	19,051,018	35,711	62,995	284,931 00	287,196 20	162,747	376,784 67	333,677 88	126·20
81	Vancouver, Westminster et Yukon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-B.	29,724	439,072	10,146	....	20,820 70	20,856 46	21,983	40,635 95	35,650 81	16·26
83	Victoria Terminal & Ferry Co.	29,724	33,885	711	....	1,756 31	1,756 31	1,541	14,617 00	22,410 61	1·14
84	Ch.f.comté Wabash. en Canada	1,200,915	282,402,384	12,116	794,186	1,700,537 33	1,705,069 43	1,517,890	2,458,058 55	2,178,729 98	....
85	Wellington Colliery Co.	280,510	2,805,100	12,900	....	3,503 45	34,662 99	12,900	57,842 99	37,302 99	10·75
86	Wellington Colliery Co. (Ladysmith, prolongement).	483,347	4,804,469	12,444	....	57,709 67	57,709 67	12,444	57,709 67	57,709 67	9·94
87	York et Carleton	10,288	95,164	7,908	....	3,350 19	3,350 19	7,908	4,642 79	4,238 25	10·50
	Total	63,071,167	12,961,512,519	6,210,807	40,476,370	93,746,655 45	94,154,522 05	78,637,526	146,918,313 61	107,304,142 51	....

TABLEAU 11.—RELEVÉ du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu trains à voyageurs.	Milles parcourus par les locomotives aidant les trains à voyageurs.	Pour cent de l'aide aux trains, mille donnant revenu.	Milles produisant revenu trains mixtes.	Milles produisant revenu trains de marchandises.	Milles parcourus par les locomotives aidant aux trains mixtes et de march'ses.	Pour cent de l'aide aux trains-milles donnant revenu.	Total des milles parcourus par les trains donnant revenu.	Milles parcourus par les trains ne produisant pas revenu.
		Milles.	Milles.	p.c.	Milles.	Milles.	Milles.	p.c.	Milles.	Miles.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Albert				62,685	8,267			70,952	5,011
2	Algoma Central et Baie d'Hudson				49,598				49,598	
3	Atlantique et Lac Supérieur	12,400			51,300	25,200			88,900	
4	Atlantique, Québec et de l'Ouest				11,654				11,654	
5	Baie de Quinté				218,870				218,870	619
6	Bedlington et Nelson				2,170				2,170	243
7	Cie de h. et de ch. de fer de Beersville, (maintenant North Shore)	4,800			4,064	4,800			13,664	160
8	Bessemer et Baie de Barry									
9	Brandon, Saskatchewan et Baie-Hudson	41,022			1,750	21,586			64,358	7,506
10	Yukon-Britannique	270			55,980	1,530	3,865	6·69	57,780	9,187
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	29,000			27,900	270			57,170	1,510
12	Bouctouche et Moncton				20,608				20,608	
13	Cie de h. et de ch. de fer du Canada	84			17,016	2,360			19,460	9,220
14	Canada Sud	1,531,234			150,804	2,031,824			3,713,862	78,533
	Chemins de fer de l'Etat—									
15	Intercolonial	2,721,301	52,561	1·93	531,110	3,964,861	321,693	8·11	7,217,272	441,123
16	Ile-du-Prince-Edouard				330,107				330,107	27,693
17	Canadian-Northern	1,523,142	142	·09	375,828	2,511,004	3,887	1·43	4,409,974	298,825
18	Canadian-Northern, Ontario	175,512				57,262			232,774	30,845
19	Canadian-Northern, Québec	235,662			68,688	233,317			537,667	24,906
20	Canadien Pacifique	13,110,762	183,178	1·24	1,656,602	17,364,627	484,791	2·55	32,131,991	1,888,194
21	Cap-Breton				19,492				19,492	
22	Caraquette				40,150				40,150	6,294
23	Carillon et Grenville				2,750				2,756	
24	Ontario Central	24,500			127,160	39,718			191,378	
25	Sud de la passe-du-Nid-de-Corbeau	32,843				35,990	142	·39	68,833	9,805
26	Ch. de fer et de houille de Cumberland	9,783			35,477				45,260	
27	Dominion-Atlantic	309,231	4,988	·90	180,315	65,748	4,900	·90	555,284	8,215
28	Elgin et Havelock				17,928				17,928	
29	Grand-Tronc	8,043,495	126,265	1·57	472,867	9,678,573	590,378	5·82	18,194,935	828,817
30	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	585,577	726	·12	129,411	942,987	16,435	1·53	1,657,975	179,585
31	Halifax et Sud-Ouest	119,765			217,995	28,557			366,317	15,185
32	Hampton et Saint-Martin				16,700				16,700	
33	Hereford	33,839	277	·82	25,334	26,024	3,945	15·16	85,197	784
34	Cie de ch. de fer et de h. d'Inverness				41,831	84,463			126,294	6,155

TABLEAU 11.—RELEVÉ du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1908.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu trains à voyageurs.	Milles parcourus par les locomotives aidant les trains à voyageurs.	Pour cent de l'aide aux trains, mille donnant revenu.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu trains de marchandises.	Milles parcourus par les locomotives aidant aux trains mixtes et de march'ses.	Pour cent de l'aide aux trains-milles donnant revenu.	Total des milles parcourus par les trains donnant revenu.	Milles parcourus par les trains ne produisant pas revenu.
		Milles.	Milles.	p.c.	Milles.	Milles.	Milles.	p.c.	Milles.	Milles.
35	Irondale, Bancroft et Ottawa				31,400				31,400	
36	Kaslo et Slocan				17,150				17,150	
37	Kent-Nord				14,580				14,580	
38	Vallée de la Rivière Kettle				2,504				2,504	
39	Kingston et Pembroke	78,289			109,629	9,841			197,759	
40	Mines du Klondyke				28,817				28,817	
41	Liverpool et Milton				8,100				8,100	
42	Lotbinière et Mégantic				18,780				18,780	
43	London et Port-Stanley	60,291			19,789	44,850			124,930	1,328
44	Manitoulin et Rive-Nord				12,887				12,887	186
45	Vallée de la Massawippi	77,175	89	·11	3,967	87,317	7,118	7·79	168,459	2,028
46	Cie de ch. de fer de Midland, du Manitoba	990			29,529	1,199	1,199		31,718	3,684
47	Montréal et Atlantique	136,852	1,060	·78	161,269	260,254	4,600	1·09	558,375	8,503
48	Montréal et Ligne Provinciale	41,928			28,861	23,974			94,763	5,081
49	Montréal et Jonction du Vermont	67,807			24	34,726			102,557	1,933
50	Morrissey, Fernie et Michel				15,399	3,849			19,248	
51	Ch. de fer de la Jonction de Napierville				16,794	1,215			18,009	11,754
52	Nelson et Fort Sheppard	42,079			8,776	11,333			62,188	6,985
53	Cie de b. et de ch. de fer du N.-Brunswick				60,379				60,379	
54	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edward	4,450			25,120	17,280			46,850	
55	Nouveau-Brunswick Sud				52,845	14,077			66,922	7,085
56	New-Westminster Sud	53,830			5,301	15,187	41		74,318	889
57	Nosbonsing et Nipissing					7,165			7,165	
58	Cie d'acier et de houille de la Nouv.-Ecosse				15,700				15,700	
59	Montagne d'Oxford	36,152			11,932	1,350			49,434	900
60	Ottawa et New-York	76,962				37,696			114,658	11,488
61	Ch. de fer de Père Marquette	274,544			6,974	818,686			1,100,204	7,016
62	Cie de ch. de fer et de carr. de Phillipsburg					2,400			2,400	
63	Princeton Branch of Washington Co. Ry., E.-U. A	3,634			6,431	438			10,503	291
64	Québec-Central	217,063			214,808	229,149			661,020	184,235
65	Québec et Lac Saint-Jean	241,370			28,756	168,333			438,459	
66	Cie de ch. de fer de Québec et de force motr.	283,017				21,150			304,167	
67	Québec et Montreal-Sud	96,322	1,952		39,063	66,013	1,234		201,398	47,174
68	Montagne-Rouge	10	9	90·00	7,288	8,710	1,178	7·36	16,008	171
69	Rutland et Noyan	4,611				2,805			7,416	338

70	Salisbury et Harvey	....	....	....	18,000	....	....	....	18,000	....
71	Schomberg et Aurora	18,230	....	....	....	3,840	....	....	22,070	....
72	Stanstead, Shefford et Chambly	45,253	....	....	19,147	25,766	....	....	90,166	25,868
73	Tunnel Saint-Clair	....	....	....	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack	134,358	....	....	....	94,179	....	....	228,537	3,734
75	Sydney et Louisburg(Cie houillière du Domin.)	33,452	....	....	....	92,560	....	....	126,012	....
76	Témiscouata	73,155	....	....	70,152	18,813	....	....	162,120	10,083
77	Témiscamingue, Ontario-Nord	239,259	....	....	4,930	201,738	....	....	445,937	....
78	Milles-Iles	....	....	....	39,640	....	....	....	39,640	....
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	276,748	....	....	....	164,328	....	....	441,076	20,853
80	Vancouver, Victoria et Eastern	64,041	·15	....	35,711	62,995	11,109	11·25	162,747	42,670
81	Vancouver, Westminster et Yukon	....	....	....	....	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-B.	11,837	....	....	10,146	....	....	....	21,983	....
83	Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	830	....	....	711	....	....	....	1,541	....
84	Cie de ch. de fer Wabash du Canada	711,588	....	....	12,116	794,186	....	....	1,517,890	22,472
85	Cie houillière de Wellington	....	....	....	12,900	....	....	....	12,900	....
86	Cie h. de Wellington,(prolongem. Ladysmith.)	....	....	....	12,444	....	....	....	12,444	....
87	York et Carleton	....	....	....	7,908	....	....	....	7,908	....
	Totaux	31,950,349	371,262	....	6,210,807	40,476,370	1,456,515	....	78,637,526	4,305,164

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS					
		Grain.			Farine.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de f. et d'Irrigation d'Alberta	25,220	23	25,243	2,233	...	2,233
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	1,156	40	1,196	266	48	314
3	Atlantique et Lac Superieur	93	...	93	2,083	...	2,083
4	Baie de Quinté	6,313	...	6,313	4,449	...	4,449
5	Bellington et Nelson	10	...	10	...	...	...
6	Cie de ch. de f. et de h. de Beersville, (maintenant de la Rive-Nord)	...	...	...	...	...	...
7	Bessemer et Baie de Barry	...	...	...	...	...	...
8	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	26,062	...	26,062	74	...	74
9	Yukon-Britannique	15	2,741	2,756	14	882	896
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	152	3,500	3,652	917	800	1,717
11	Bouctouche et Moncton	...	...	...	...	...	...
12	Cie de ch. de f. et de h. Canada, (maintenant Cie de h., ch. de fer et force Maritime	96	120	216	21	67	88
13	Canada-Sud	23,277	699,835	723,112	19,562	195,493	215,055
	Chemin de fer de l'Etat—						
14	Intercolonial	44,294	55,528	99,822	33,372	117,539	150,911
15	Ile-du-Prince-Edouard	18,303	120	18,423	3,648	921	4,569
16	Canadian-Northern	645,055	...	645,055	36,337	...	36,337
17	Canadian-Northern, Ontario	4,782	...	4,782	1,100	...	1,100
18	Canadian-Northern, Québec	225	4,268	4,493	...	13,177	13,177
19	Canadien-Pacifique	2,003,586	45,203	2,048,789	418,513	81,471	499,984
20	Cap-Breton	...	...	...	24	281	305
21	Caraquette	110	50	160	25	1,275	1,300
22	Carillon et Grenville	...	...	...	...	...	...
23	Central-Ontario	5,527	5,633	11,160	222	2,289	2,511
24	Crow's Nest Southern	166	182	348	16	104	120
25	Cie de chemin de fer de Cumberland	...	809	809	...	9,240	9,240
26	Atlantique du Dominion	2,833	2,698	5,531	12,366	8,779	21,145
27	Elgin et Havelock	20	800	820	27	700	727
28	Grand-Tronc	243,825	293,909	537,734	212,379	64,314	276,693
29	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	7,542	371,983	379,525	9,975	42,209	52,184
30	Halifax et Sud-Ouest	305	1,040	1,345	2,152	3,278	5,430
31	Hampton et Saint-Martin	...	95	95	...	260	260
32	Hereford	188	2,510	2,698	133	826	959
33	Cie de ch. de fer et de h. d'Inverness	59	169	228	145	2,321	2,466
34	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	90	90	...	322	322
35	Kaslo et Slocan	...	25	25	188	...	188
36	Kent-Northern	...	...	...	...	...	...
37	Vallée de la Rivière-Kettle	60	...	60	...	75	75
38	Kingston et Pembroke	7,362	4,417	11,779	2,112	2,072	4,184
39	Mines du Klondyke	...	...	...	...	...	...
40	Liverpool et Milton	...	...	...	...	...	...
41	Lotbinière et Mégantic	119	182	301	190	581	771
42	London et Port-Stanley	7,500	15,678	23,178	1,510	3,423	4,933
43	Manitoulin et Rive-Nord	65	...	65	34	...	34
44	Vallée-Massawippi	464	13,348	13,812	344	2,135	2,479
45	Cie de ch. de fer Midland de Manitoba	16,155	2,002	18,157	220	42	262
46	Montréal et Atlantique	2,523	103,829	106,352	1,451	114,968	116,419
47	Montréal et Ligne Provinciale	146	1,142	1,288	90	1,641	1,731
48	Montréal et Vermont Jonction	97	116,142	116,239	...	19,467	19,467
49	Morrissey, Fernie et Michel	...	...	...	...	...	...
50	Rivière Maganetawan	...	447	447	...	243	243
51	Chemin de fer Napierville Jonction	610	134	744	...	...	...
52	Nelson et Fort Sheppard	179	123	302	87	209	296

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908.

AGRICOLES.

Autres produits de la minoterie.			Foin.			Tabac.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
2,656	....	2,656	410	....	410	2	3	5	1
119	....	119	1,418	52	1,470	....	....	....	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
352	....	352	2,481	....	2,481	....	....	....	4
....	....	....	11	10	21	....	....	....	5
....	....	....	50	....	50	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
20	35	55	64	....	64	....	....	....	8
4	261	265	27	2,047	2,074	....	....	....	9
750	1,150	1,900	250	1,100	1,350	9	12	21	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	11
139	83	222	350	12	362	....	4	4	12
7,137	191,996	199,133	7,519	49,915	57,434	130	6,696	6,826	13
20,553	18,179	38,732	29,617	2,118	31,735	....	....	....	14
714	105	819	1,745	24	1,769	132	17	149	15
9,954	....	9,954	21,468	....	21,468	....	....	....	16
1,072	....	1,072	1,878	....	1,878	....	....	....	17
....	....	....	8,200	1,020	9,220	801	61	862	18
219,497	19,208	238,705	202,018	14,848	216,866	6,405	1,188	7,593	19
....	....	....	....	16	16	....	....	....	20
10	90	100	250	150	400	....	25	25	21
....	....	....	....	....	....	....	....	....	22
43	1,272	1,315	678	5,108	5,786	....	93	93	23
....	20	20	123	922	1,045	....	....	....	24
....	962	962	....	1,250	1,250	....	....	....	25
....	....	....	5,448	113	5,561	22	18	40	26
17	800	817	40	4	44	....	3	3	27
71,864	30,995	102,859	71,232	9,870	81,102	929	3,135	4,064	28
6,936	57	6,993	11,445	1,172	12,617	118	....	118	29
1,644	4,015	5,689	842	1,364	2,206	....	....	....	30
....	....	....	....	140	140	....	....	....	31
92	98	190	371	....	371	....	4	4	32
648	39	687	13	275	288	....	11	11	33
....	464	464	....	138	138	....	....	....	34
....	....	....	....	25	25	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	....	....	100	....	100	....	....	....	37
723	1,117	1,840	1,038	2,101	3,139	46	33	79	38
....	....	....	....	....	....	....	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	....	40
....	14	14	300	34	334	6	4	10	41
1,460	3,660	5,120	3,600	5,150	8,750	48	231	279	42
19	....	19	114	....	114	....	....	....	43
765	3,989	4,754	375	736	1,111	....	28	28	44
306	77	383	....	....	....	....	....	....	45
3,799	38,855	42,654	16,995	607	17,602	10	1,034	1,044	46
94	472	566	4,670	1,240	5,910	....	....	....	47
....	51,416	51,416	4,172	20,432	24,604	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	243	243	....	....	....	50
....	....	....	1,208	....	1,208	....	....	....	51
38	69	107	41	1,316	1,357	....	....	....	52

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DE — Grain. — Tonnage issu du chemin.	Grain. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Grain. — Total du tonnage.	Fleur. — Tonnage issu du chemin.	Fleur. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Fleur. — Total issu du chemin.
53	Cie de houille et ch. de f. du N.-Brunswick.	....	223	223	....	252	252
54	Nouveau-Brunswick et Ile-du-P.-Edouard.	....	571	571	....	1,052	1,052
55	Nouveau-Brunswick et Sud	260	83	343	191	20	211
56	New-Westminster et Sud	129	3,026	3,155	....	423	423
57	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....	....	....
58	Cie d'acier et de houille de la Nouv.-Ecosse	4	199	203	....	88	88
59	Montagne d'Orford	....	1,038	1,038	....	1,745	1,745
60	Ottawa et New York	777	2,205	2,982	124	1,366	1,490
61	Ch. de fer du Pére Marquette	....	92,094	92,094	7,256	12,346	19,602
62	Cie de ch. de fer et carrière de Phillipsburg	....	....	....	....	....	....
63	Princeton Branch of Washington Co. Ry	....	652	652	....	121	121
64	Québec-Central	3,727	....	3,727	19,580	....	19,580
65	Cie de ch. de fer de Québec, et pouv. électr.	4,586	677	5,263	730	118	848
66	Québec et Lac Saint-Jean	3,452	7,265	10,717	2,150	3,200	5,350
67	Québec, Montréal et Sud	2,736	4,524	7,260	....	....	....
68	Montagne-Rouge	....	39	39	....	13	13
69	Rutland et Noyan	....	99	99	....	123	123
70	Salisbury et Harvey	230	231	461	154	308	462
71	Schomber et Aurora	....	....	....	....	....	....
72	Stanstead Shefford et Chambly	30	119,146	119,176	160	22,164	22,324
73	Tunnel Sainte-Clair	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack	199	1,529	1,728	652	1,014	1,666
75	Sydney et Louisburg (Cie de houille Dom.)	110	1,220	1,330	....	1,690	1,690
76	Témiscouata	288	1,224	1,512	228	1,216	1,444
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	7,053	7,053	....	3,105	3,105
78	Milles-Iles	456	....	456	681	....	681
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	2,363	6,193	8,556	835	1,070	1,905
80	Vancouver, Westminster et Yukon	....	....	....	....	....	....
81	Vancouver, Victoria et Est	1,758	1,579	3,337	20	813	833
82	Victoria et Sydney C.-B.	....	617	617	....	516	516
83	Cie. de ch.de f.et pass. d'eau Term. Victoria	617	....	617	516	....	516
84	Cie de ch. de fer Wabash (en Canada.)	154,099	....	154,099	21,120	....	21,120
85	Wellington Colliery Co	....	318	318	....	117	117
86	Wellington Colliery Co. (Ladysmith Extn.)	....	....	....	....	....	....
87	York et Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total final	3,270,315	2,000,620	5,270,935	820,676	744,332	1,565,008

l'année terminée le 30 juin 1908—*Suite.*

L'AGRICULTURE.

Autres produits du grain.			Foin.			Tabac.			
Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
....	....	....	....	193	193	....	....	....	53
....	767	767	2,076	....	2,076	....	....	....	54
447	19	466	182	25	207	5	1	6	55
20	1,381	1,401	192	2,311	2,503	....	....	....	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
....	84	84	10	23	33	....	....	....	58
....	....	....	....	....	....	....	....	....	59
210	1,685	1,895	1,214	220	1,434	....	1	1	60
6,400	13,942	20,342	5,325	29,442	34,767	540	570	1,110	61
....	....	....	160	....	160	....	....	....	63
....	....	....	....	73	73	....	....	....	62
....	....	....	....	....	....	....	....	....	64
8	14	22	439	165	604	9	1	10	65
....	....	....	4,726	1,370	6,096	....	....	....	66
....	....	....	10,904	....	10,904	....	....	....	67
....	204	204	....	433	433	....	....	....	68
....	130	130	....	504	504	....	....	....	69
....	....	....	167	....	167	....	....	....	70
....	....	....	....	....	....	....	....	....	71
162	57,960	58,122	1,672	27,460	29,132	....	....	....	72
....	....	....	....	....	....	....	....	....	73
615	726	1,341	942	690	1,632	....	91	91	74
....	68	68	....	2,700	2,700	....	1	1	75
40	20	60	768	4	772	4	16	20	76
....	1,332	1,332	....	6,994	6,994	....	....	....	77
95	....	95	175	....	175	....	....	....	78
655	2,283	2,938	1,074	136	1,210	149	121	270	79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	80
125	1,317	1,442	2,780	848	3,628	....	....	....	81
....	....	....	....	....	....	....	....	....	82
....	....	....	....	....	....	....	....	....	83
24,952	....	24,952	12,208	....	12,208	468	....	468	84
....	263	263	....	....	....	....	....	....	85
....	....	....	....	....	....	....	....	....	86
....	....	....	448	529	977	....	....	....	87
385,154	451,723	836,877	446,023	197,672	643,695	9,833	13,402	23,235	

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DE L'AGRI-					
		COTON.			FRUITS ET LÉGUMES.		
		Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	3	45	48	6,397	232	6,629
2	Algoma Central and Hudson Bay	......	......	......	440	......	440
3	Atlantique et Lac Supérieur	......	......	......	......	......	......
4	Baie de Quinté	......	......	......	1,973	......	1,973
5	Bedlington et Nelson	......	......	......	......	......	......
6	Cie c. f. et houil., Beersville (maint. Rive N.)	......	......	......	......	......	......
7	Bessemer et Baie de Barrie	......	......	......	......	......	......
8	Brandon, Saskatchewan et B.-d'Hudson	......	......	......	......	748	748
9	Yukon anglais	......	......	......	24	1,762	1,786
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	......	......	......	65	175	240
11	Bouctouche et Moncton	......	......	......	......	1,572	1,572
12	Coal, Cie de ch. de fer et houille du Canada	......	......	......	3	79	82
13	Canada Sud	......	30,652	30,652	12,545	88,861	102,406
	Chemins de fer de l'Etat, Canada—						
14	Intercolonial	3,620	1,345	4,965	44,333	9,943	54,276
15	Ile-du-Prince-Edouard	......	15	15	3,108	108	3,216
16	Canadian-Northern	......	......	......	21,458	......	21,458
17	Canadian-Northern, Ontario	......	......	......	876	......	876
18	Canadian-Northern, Québec	......	......	......	87	1,125	1,212
19	Canadien Pacifique	1,038	10,912	11,950	113,278	61,550	174,828
20	Cap-Breton	......	......	......	......	......	......
21	Caraquette	......	......	......	......	35	35
22	Carillon et Grenville	......	......	......	......	......	......
23	Ontario Central	......	......	......	11,385	1,193	12,578
24	Crow's Nest Southern	......	......	......	29	251	280
25	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	......	......	......	......	......	......
26	Dominion Atlantique	1,169	465	1,634	71,279	174	71,453
27	Elgin et Havelock	......	4	4	90	5	95
28	Grand-Tronc	2,214	1,749	3,963	180,378	53,266	233,644
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	1,196	60	1,256	871	422	1,293
30	Halifax et Sud-Ouest	......	......	......	1,239	824	2,063
31	Hampton et Saint-Martin	......	......	......	......	......	......
32	Hereford	......	......	......	104	14	118
33	Cie de ch. de fer et houille d'Inverness	......	......	......	24	84	108
34	Irondale, Bancroft et Ottawa	......	......	......	......	7	7
35	Kaslo et Slocan	......	......	......	......	......	......
36	Kent Nord	......	......	......	......	......	......
37	Vallée de la rivière Kettle	......	......	......	50	......	50
38	Kingston et Pembroke	6	557	563	316	112	428
39	Mines du Klondyke	......	......	......	......	......	......
40	Liverpool et Milton	......	......	......	......	......	......
41	Lotbinière et Mégantic	......	......	......	48	9	57
42	London et Port Stanley	......	326	326	12,010	13,354	25,364
43	Manitouline et Rive Nord	......	......	......	55	......	55
44	Vallée de la Massawippi	......	92	92	160	235	395
45	Cie de ch. de fer Midland du Manitoba	......	......	......	50	106	156
46	Montréal et Atlantique	......	6,074	6,074	709	7,685	8,394
47	Montréal et ligne provinciale	......	......	......	......	......	......
48	Montréal et jonction du Vermont	......	......	......	......	......	......
49	Morrissey, Fernie et Michel	......	......	......	......	......	......
50	Rivière Maganetawan	......	......	......	......	......	......
51	Napierville jonction du ch. de fer	......	......	......	......	......	......
52	Nelson et Fort-Sheppard	......	......	......	46	245	291
53	Cie de ch. de fer et houille du N.-B.	......	......	......	......	......	......

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

CULTURE.			ANIMAUX ET PRODUITS D'ANIMAUX.						
AUTRES PRODUITS AGRICOLES.			ANIMAUX VIVANTS.			VIANDES.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	...	...	3,314	557	3,871	62	21	83	1
...	...	...	932	11	943	238	...	238	2
...	...	...	112	...	112	...	...	...	3
...	...	...	4,073	...	4,073	116	...	116	4
...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	...	...	...	...	...	...	7
...	...	...	208	80	288	...	...	...	8
...	...	...	2	3,300	3,302	31	15	46	9
...	...	...	3,132	40	3,172	...	...	...	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
...	...	...	76	16	92	2	25	27	12
7,874	78,394	86,268	26,250	315,656	341,906	1,147	170,141	171,288	13
...	...	...	17,713	1,909	19,622	6,418	10,165	16,583	14
...	...	...	2,582	8	2,590	1,996	...	1,996	15
...	...	...	19,440	...	19,440	3,202	...	3,202	16
...	...	...	1,666	...	1,666	110	...	110	17
...	...	...	450	117	567	...	...	...	18
...	...	...	299,678	35,839	335,517	19,419	100,109	119,528	19
...	...	...	6	5	11	...	...	...	20
...	...	...	75	...	75	10	...	10	21
...	...	...	30	...	30	...	...	...	22
7,346	273	7,619	4,359	39	4,398	...	...	...	23
10	157	167	204	390	594	...	193	193	24
...	...	...	...	15	15	...	...	...	25
...	...	...	2,102	270	2,372	647	3	650	26
...	...	...	80	3	83	100	2	102	27
...	...	...	244,204	20,629	264,833	34,378	1,169	35,547	28
...	...	...	9,081	3,531	12,612	615	79	694	29
...	...	...	145	189	334	...	...	...	30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	31
95	5	100	451	4	455	13	16	29	32
...	...	...	223	14	237	9	11	20	33
...	...	...	127	...	127	...	25	25	34
...	...	...	...	...	...	16	...	16	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	...	...	5	...	5	37
...	...	...	1,786	123	1,909	18	103	121	38
...	...	...	...	...	...	...	...	...	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
...	...	...	13	11	24	20	6	26	41
1,620	754	2,374	1,445	3,070	4,515	...	1,024	1,024	42
...	...	...	...	...	...	...	...	...	43
...	...	...	577	1,322	1,899	225	173	398	44
...	...	...	50	10	60	...	...	...	45
...	...	...	3,124	4,942	8,066	20	76,330	76,350	46
...	...	...	742	127	869	...	...	...	47
...	...	...	60	20,167	20,227	...	...	...	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	153	2	155	...	...	...	51
...	79	79	11	52	63	...	55	55	52
...	...	...	...	...	...	...	...	...	53

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS					
		COTON.			FRUITS ET LÉGUMES.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.
54	Nouv.-Brunswick et Ile-du-P.-Edouard				82	103	185
55	Nouveau-Brunswick Sud				158	1	159
56	Nosbonsing et Nipissing						
57	New Westminster Sud					232	232
58	Cie d'acier et de houille de la Nouv.-Ecosse					3	3
59	Montagne d'Orford				14		14
60	Ottawa et New-York	321	866	1,187	173	591	764
61	Ch. de fer du Père Marquette		1,294	1,294	8,430	28,556	36,986
62	Cie de ch. de fer et de car. de Phillipsburg						
63	Princeton Branch of Washington Co. Ry.		538	538			
64	Québec-Central				1,138		1,138
65	Québec et Lac Saint-Jean				1,580		1,580
66	Cie de chemin de fer et de force motrice de Québec, Div. Montmorency	3	2,689	2,692	267		267
67	Québec, Montréal et Sud						
68	Montagne Rouge					163	163
69	Rutland et Noyan					40	40
70	Salisbury et Harvey						
71	Schomberg et Aurora						
72	Stanstead, Shefford et Chambly						
73	Tunnel Sainte-Clair						
74	Saint-Laurent et Adirondack	6	751	757	186	2,720	2,906
75	Sydney et Louisbourg (Cie houil. Dom.)				37	308	345
76	Témiscouata				1,340	24	1,364
77	Témiscamingue et Ontario-Nord						
78	Mille-Iles				233		233
79	Toronto, Hamilton et Buffalo		188	188	6,247	1,908	8,155
80	Vancouver, Victoria et Est				181	214	395
81	Vancouver, Westminster et Yukon						
82	Victoria et Sydney, C.-B.						
83	Cie de ch. de fer term. Victoria et p. d'eau.						
84	Cie de ch. de fer Wabash, en Canada	2,005		2,005	20,172		20,172
85	Cie houillère de Wellington					70	70
86	" (Ladysmith, prolongement)						
87	York et Carleton						
	Total	11,581	58,622	70,203	524,668	279,109	803,777

pour l'année terminée le 30 juin 1908—*Suite*..

AGRICOLES—*Fin.*

Autres produits agricoles.			Bétail.			Viandes préparées.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	...	...	287	...	287	38	...	38	54
...	...	...	39	...	39	22	...	22	55
...	...	...	...	...	...	...	...	...	56
...	592	592	50	525	575	...	85	85	57
...	...	...	3	...	3	1	3	4	58
868	...	868	386	...	386	...	...	...	59
32	91	123	1,800	165	1,965	9	7	16	60
25,315	47,916	73,231	4,650	13,288	17,938	...	4,068	4,068	61
...	...	...	...	...	...	...	...	...	62
...	...	...	...	6	6	...	...	...	63
5,637	...	5,637	3,658	...	3,658	...	...	...	64
...	...	...	1,318	452	1,770	...	...	...	65
112	...	112	298	...	298	40	...	40	66
...	...	...	1,044	78	1,122	...	...	...	67
...	30	30	...	91	91	...	...	...	68
...	...	...	...	140	140	...	...	...	69
...	...	...	138	...	138	...	...	...	70
...	...	...	...	...	...	...	...	...	71
...	...	...	182	14,260	14,442	...	...	...	72
...	...	...	...	...	...	...	...	...	73
2	185	187	531	944	1,475	1	10	11	74
...	...	...	56	106	162	59	3,902	3,961	75
...	...	...	148	412	560	12	12	24	76
...	169	169	250	2,176	2,426	...	2,209	2,209	77
...	...	...	754	...	754	16	...	16	78
2,621	2,254	4,875	1,630	5,387	7,017	71	42	113	79
692	114	806	411	511	922	13	49	62	80
...	...	...	...	...	...	...	...	...	81
...	...	...	...	...	...	...	...	...	82
...	...	...	340	...	340	...	...	...	83
...	...	...	39,018	...	39,018	16,429	...	16,429	84
...	...	...	...	116	116	...	...	...	85
...	...	...	...	...	...	...	...	...	86
...	...	...	...	...	...	...	...	...	87
52,224	131,013	183,237	705,667	451,105	1,156,772	85,528	370,052	455,580	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS — Autres produits provenant des marchands de provisions. — Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Volailles, gibier et poissons. — Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	43	56	99	20	19	39
2	Algoma Central et Baie d'Hudson						
3	Atlantique et Lac Supérieur						
4	Baie de Quinté				134		134
5	Bedlington et Nelson						
6	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville (maintenant de la Rive-Nord)						
7	Bessemer et Baie de Barry						
8	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson				22		22
9	Yukon-Britannique	7	446	453	1	51	52
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest				98	14	112
11	Bouctouche et Moncton						
12	Cie de chemin de fer et de houille Canada		42	42	1	13	14
13	Canada-Sud	9,488	90,305	99,793	1,334	27,780	29,114
	Chemins de fer de l'Etat : —						
14	Intercolonial				35,900	547	36,447
15	Ile-du-Prince-Edouard	1,558	15	1,573	3,793	66	3,859
16	Canadian-Northern	3,759		3,759	2,509		2,509
17	Canadian-Northern, Ontario	170		170	147		147
18	Canadian-Northern, Québec	3	1,042	1,045	2,140	2,396	4,536
19	Canadien du Pacifique	22,606	54,106	76,712	23,131	13,564	36,695
20	Cap-Breton				52	1	53
21	Caraquette	22		22	2,510		2,510
22	Carillon et Grenville				3		3
23	Ontario-Central	84		84	1		1
24	Sud de la Passe de Pied-de-Corbeau		15	15			
25	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland						
26	Atlantique du Canada	303	34	337	3,176	61	3,237
27	Elgin et Havelock		10	10		30	30
28	Grand-Tronc	70,176	8,348	78,524	2,074	362	2,436
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	4,128	75	4,203	367	601	968
30	Halifax et Sud-Ouest	50	74	124	2,223	29	2,252
31	Hampton et Saint-Martin						
32	Hereford	51	26	77		3	3
33	Cie de houille et de ch. de fer d'Inverness	20	6	26	175	62	237
34	Irondale, Bancroft et Ottawa		5	5	6		6
35	Kaslo et Slocan						
36	Kent-Northern						
37	Vallée de la Rivière-Kettle						
38	Kingston et Pembroke	1	59	60	8	358	366
39	Mines du Klondike						
40	Liverpool et Milton						
41	Lotbinière et Mégantic				14	4	18
42	London et Port Stanley		2,979	2,979	92	94	186
43	Manitoulin et Rive-Nord						
44	Vallée de Massawippi	306	278	584	62	12	74
45	Cie de ch. de fer Midland de Manitoba						
46	Montréal et Atlantique	79	26,556	26,635	11	6,535	6,546
47	Montréal et Ligne Provinciale						
48	Montréal et jonction du Vermont		47,160	47,160	24	4,267	4,291
49	Morrissey, Fernie et Michel						
50	Rivière Maganetawan						
51	Jonction du chemin de fer Napierville						
52	Nelson et Fort Sheppard					5	5

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

D'ANIMAUX.

Laine.			Cuir et peaux.			Autres produits d'animaux.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
46	...	46	46	1	47	...	...	...	1
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	3
...	...	...	17	...	17	...	...	...	4
...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	...	...	...	...	...	...	7
...	...	...	...	...	...	34	17	51	8
...	...	...	...	...	...	15	692	707	9
8	...	8	200	10	210	...	...	...	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
...	...	...	...	1	1	...	...	...	12
246	9,939	10,185	1,452	19,194	20,646	6,202	67,754	73,956	13
492	131	623	4,174	965	5,139	...	...	...	14
18	...	18	315	4	319	...	...	...	15
...	...	...	2,662	...	2,662	...	...	...	16
244	...	244	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	83	104	187	...	...	...	18
2,659	3,778	6,437	20,529	16,417	36,946	...	...	...	19
4	1	5	11	...	11	...	...	...	20
...	...	...	75	...	75	...	...	...	21
...	...	...	...	...	...	...	...	...	22
123	...	123	379	...	379	226	...	226	23
...	...	...	...	...	...	...	102	102	24
...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
43	...	43	230	14	244	...	...	...	26
10	...	10	20	3	23	...	...	...	27
2,165	4,918	7,113	15,223	4,940	20,163	...	...	...	28
90	...	90	341	20	361	...	...	...	29
...	...	...	63	20	83	...	...	...	30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	31
5	...	5	34	14	48	88	7	95	32
14	7	21	72	1	73	...	...	...	33
...	...	...	5	...	5	49	...	49	34
...	...	...	...	...	...	...	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	...	...	...	...	...	37
...	...	...	348	244	592	...	...	...	38
...	...	...	...	...	...	...	...	...	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
...	...	...	18	...	18	64	...	64	41
20	119	139	114	1,422	1,536	142	975	1,117	42
...	...	...	...	...	...	...	...	...	43
2	25	27	131	436	567	...	...	...	44
...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
33	3,100	3,133	1,940	11,701	13,641	...	...	...	46
40	...	40	162	641	803	...	...	...	47
...	1,647	1,647	37	10,467	10,504	...	...	...	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	21	21	52

TABLEAU 12.—Relevé du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS					
		Autres produits provenant des marchands de provisions.			Vollailles, gibiers et poissons.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
53	Cie de c. de f. et de h. Nouv.-Brunswick	....	....	....	....	....	....
54	Nouv.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	....	....	....	796	....	796
55	Nouveau-Brunswick-Sud	30	....	30	248	....	248
56	New-Westminster-Sud	....	299	299	....	121	121
57	Nosbonsing et Nipissing	....	....	....	....	....	....
58	Cie d'acieries et houille de la Nouv.-Ecosse	....	....	....	....	2	2
59	Montaigne d'Orford	....	....	....	....	....	....
60	Ottawa et New-York	12	12	24	26	6	32
61	Chemin de fer Père Marquette	....	11,835	11,835	410	330	740
62	Cie de c. de fer et carrierres Philipsbourg	....	....	....	....	....	....
63	Cie de c. de f. Princeton et em. Washington	....	....	....	....	....	....
64	Québec Central	....	....	....	....	....	....
65	Québec et Lac Saint-Jean	1,180	....	1,180	....	....	....
66	Cie de c. de f. et force Québec	3	....	3	22	1	23
67	Québec, et Montréal-Sud	....	....	....	....	....	....
68	Montagne Rouge	....	....	....	....	....	....
69	Rutland et Moyner	....	....	....	....	....	....
70	Salisbury et Harvey	....	....	....	....	....	....
71	Schomberg et Aurora	....	....	....	....	....	....
72	Stanstead, Shefford et Chambly	....	49,142	49,142	140	7,247	7,387
73	Tunnel Sainte-Claire	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack	28	111	139	....	4,297	4,297
75	(Cie hou. Dominion) Sydney ei Louisburg	....	610	610	29	3	32
76	Témiscouata	12	36	48	4	4	8
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	....	....	....	....	....
78	Mille-Iles	....	....	....	....	....	....
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,973	1,160	3,133	....	424	424
80	Vancouver, Victoria et Eastern	47	230	277	....	88	88
81	Vancouver, Westminster et Yukon	....	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-A	....	....	....	....	....	....
83	Cie de c. de f. traverse Victoria Terminal	....	....	....	....	....	....
84	Chemin de f. Wabash (en Canada)	33,351	....	33,351	....	....	....
85	Cie houillière Wellington	....	....	....	....	....	....
86	Cie houillière Wellington (Extension Ladysmith)	....	....	....	....	....	....
87	York et Carleton	220	59	279	....	....	....
	Total	149,710	295,131	444,841	81,703	69,397	151,100

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

D'ANIMAUX—*Suite.*

Laines.			Cuirs et peaux.			Autres products d'animaux.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total de tonnage.	Tonnage issue du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
									53
			60		60				54
1		1	7		7				55
	116	116	15	32	47		642	642	56
									57
1		1	3		3				58
			10		10				59
52		52	58	112	170	2,622	60	2,682	60
218	337	555	2,063	4,040	6,103	1,840	2,598	4,438	61
									62
									63
									64
									65
3		3	22		22	111		111	66
			227		227				67
									68
									69
									70
									71
	1,743	1,743	61	11,416	11,477				72
									73
	39	39	75	1,298	1,373	231	1,173	1,404	74
			1	3	4				75
4		4	8	20	28				76
									77
6		6							78
35	117	152	184	178	362	1,504	1,628	3,132	79
			59	12	71		610	610	80
									81
									82
									83
689		689	6,077		6,077				84
									85
									86
									87
7,271	26,047	33,318	57,611	83,730	141,341	13,128	76,279	89,407	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS					
		Houille anthracite.			Houille bitumineuse.		
		Tonnage issue du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issue du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de f. et d'irr. d'Alberta	13	....	13	27,794	1,891	29,685
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	348	....	348	6,367	....	6,367
3	Atlantique et lac Supérieur	....	....	....	....	....	....
4	Baie de Quinté	3,056	....	3,056	65,144	....	65,144
5	Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....
6	Cie de ch. de f. et de h. de Beersville, (mainenant Rive-Nord)	....	....	....	6,556	....	6,556
7	Bessemer et Baie de Barry	....	....	....	....	....	....
8	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	....	5,189	5,189	....	1,079	1,079
9	Yukon Britannique	....	....	....	....	91	91
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	725	203	928	110	250	360
11	Bouctouche et Moncton	....	....	....	....	3,122	3,122
12	Cie de ch. de f. et de h. Canada	....	....	....	81,356	....	81,356
13	Canada Sud	....	1,001,079	1,001,079	....	336,607	336,607
	Ch. de fer Canadien de l'Etat—						
14	Intercolonial	....	....	....	1,173,507	8,614	1,182,121
15	Ile-du-Prince-Edouard	48	....	48	5,587	485	6,072
16	Canadian-Northern	55,046	....	55,046	140,227	....	140,227
17	Canadian-Northern, Ontario	....	....	....	17,349	....	17,349
18	Canadian-Northern, Québec	....	3,200	3,200	....	25,760	25,760
19	Pacifique-Canadien	135,629	588,423	724,052	677,630	506,000	1,183,630
20	Cap-Breton	....	....	....	55	358	413
21	Caraquette	....	200	200	....	125	125
22	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
23	Central-Ontario	527	4,427	4,954	5,737	22,761	28,498
24	Nid de Corbeau, Nord	....	....	....	31,578	29,805	61,383
25	Cie de ch. de f. et de h. de Cumberlan	....	....	....	292,921	....	292,921
26	Dominion-Atlantic	....	....	....	3,898	35,006	38,904
27	Elgin et Havelock	....	....	....	....	40	40
28	Grand-Tronc	93,871	967,272	1,061,143	426,231	1,338,197	1,764,428
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	125	164,472	164,597	149	343,581	343,730
30	Halifax et South-Western	....	....	....	....	9,457	9,457
31	Hampton et Saint-Martin	....	....	....	....	346	346
32	Hereford	....	1	1	....	12	12
33	Cie de ch. de f. et de h. d'Inverness	....	77	77	306,507	54	306,561
34	Irondale Bancroft et Ottawa	....	....	....	....	1,497	1,497
35	Kaslo et Slocan	....	....	....	....	....	....
36	Kent et Northern	....	....	....	....	....	....
37	Vallée de la Rivière Kettle	....	....	....	....	....	....
38	Kingston et Pembroke	343	168	511	22	80	102
39	Mines du Klondyke	....	....	....	....	....	....
40	Liverpool et Milton	....	....	....	....	....	....
41	Lotbinière et Mégantic	....	....	....	....	....	....
42	London et Port Stanley	....	26,529	26,529	....	113,143	113,143
43	Manitoulin et Rive-Nord	....	....	....	....	578	578
44	Vallée Massawippi	....	4,310	4.310	....	12,395	12,395
45	Cie de ch. de f. Midland, Manitoba	....	1,956	1,956	....	14,747	14,747
46	Montréal et Atlantique	141	4,959	5,100	....	4,918	4,918
47	Montréal et Ligne Provinciale	....	370	370	....	16,419	16,419
48	Montréal et Vermont Jonction	....	473	473	....	7,143	7,143
49	Morrissey, Fernie et Michel, C.-B.	....	....	....	560,225	....	560,225
50	Rivière Maganetawan	....	476	476	....	....	....

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

DES MINES.

Coke.			Minerai.			Pierre, sable et autres substances semblables.			
Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
....	7,149	7,149	....	20	20	23	1,087	1,110	1
....	....	....	213,744	....	213,744	10,867	....	10,867	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
9,098	....	9,098	1,554	....	1,554	11,378	....	11,378	4
....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
....	....	....	....	....	....	50	336	386	8
....	....	....	2,378	....	2,378	....	....	....	9
....	....	....	....	....	....	170	....	170	10
....	....	....	....	....	....	....	3,094	3,094	11
....	....	....	....	....	....	184	266	450	12
....	89,375	89,375	....	20,984	20,984	141,622	123,146	264,768	13
....	....	....	43,807	57	43,864	175,584	750	176,334	14
....	....	....	....	20	20	2,808	....	2,808	15
2,044	....	2,044	21,725	....	21,725	85,129	....	85,129	16
....	....	....	....	....	....	2,290	....	2,290	17
....	....	....	263	....	263	8,540	1,734	10,274	18
185,915	73,553	259,468	993,661	47,927	1,041,588	727,989	104,458	832,447	19
....	....	....	....	....	....	1	....	1	20
....	....	....	....	....	....	....	1,115	1,115	21
....	....	....	....	....	....	....	....	....	22
4	262	266	26,508	662	27,170	993	1,131	2,124	23
120,869	....	120,869	....	....	....	110	41	151	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	14,215	....	14,215	23,809	1,754	25,563	26
....	....	....	....	....	....	....	....	....	27
22,422	115,463	137,885	198,050	221,368	419,418	353,275	77,318	430,593	28
10	....	10	1,070	38	1,108	8,215	288	8,503	29
....	....	....	42	....	42	119	....	119	30
....	1	1	....	....	....	....	....	....	31
....	....	....	....	....	....	70	68	138	32
....	....	....	2,861	....	2,861	162	....	162	33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	34
....	....	....	7,332	....	7,332	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	....	....	500	....	500	40	....	40	37
....	....	....	20,121	....	20,121	141	....	141	38
....	....	....	....	....	....	....	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	....	40
....	....	....	28	43	71	47	1	48	41
....	1,489	1,489	....	698	698	9,450	19,732	29,182	42
....	....	....	230,391	....	230,391	386	....	386	43
17	4,482	4,499	23,505	25,181	48,686	13,964	50,036	64,000	44
....	20	20	....	....	....	144	310	454	45
39	1,021	1,060	167	3,850	4,017	1,489	24,515	26,004	46
....	....	....	....	....	....	3,110	460	3,570	47
....	....	....	....	973	973	413	60,142	60,555	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	....	50

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES — Anthracite. — Tonnage issu du chemin	Anthracite. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Anthracite. — Total du tonnage.	Houille bitumineuse. — Tonnage issu du chemin	Houille bitumineuse. — Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Houille bitumineuse. — Total du tonnage.
51	Ch. de fer de jonction Napierville	....	....	....	....	32,964	32,964
52	Nelson et Fort Sheppard	....	....	....	....	201	201
53	Cie c. de f. et houil. du N.-Brunswick	....	....	....	39,867	....	39,867
54	Nouveau-Brunswick et Ile-du-P.-E.	....	....	....	....	2,135	2,135
55	Nouveau-Brunswick Sud	292	29	321	....	....	....
56	New Westminster Southern	....	....	....	20	4,664	4,684
57	Nosbonsing et Nipissingue	....	....	....	....	....	....
58	Cie houillière et aciérie de la N.-E.	....	....	....	....	476	476
59	Montagne d'Orford	....	....	....	....	....	....
60	Ottawa et New-York	....	21,191	21,191	....	11,991	11,991
61	Chemin de fer Père Marquette	....	105,409	105,409	....	449,559	449,559
62	Cie de c. de f. et carr. de Phillipsburg	....	1,000	1,000	....	950	950
63	Cie d'embr. Princeton, Washington	....	16,583	16,583	....	6,896	6,896
64	Québec Central	....	....	....	....	....	....
65	Québec et Lac Saint-Jean	....	1,256	1,256	....	12,744	12,744
66	Québec Ry. Light and Power Co	610	....	610	11,665	....	11,665
67	Québec, Montréal et Sud	....	....	....	....	81,257	81,257
68	Montagne Rouge	....	....	....	....	6,403	6,403
69	Rutland et Noyan	....	48	48	....	422	422
70	Salisbury et Harvey	....	....	....	....	2,767	2,767
71	Schemberg et Aurora	....	....	....	....	....	....
72	Stanstead, Shefford et Chambly	....	643	643	....	17,912	17,912
73	Tunnel Ste-Claire	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack	....	161,547	161,547	....	226,989	226,989
75	Sydney & Louisburg (Dom. Coal Co.)	....	....	....	3,388,469	....	3,388,469
76	Témiscouata	32	228	260	16	....	16
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	2,776	2,776	....	56,869	56,869
78	Mille-Iles	44	....	44	566	....	566
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	327,167	327,167	....	220,437	220,437
80	Vancouver, Victoria et Eastern	....	....	....	177	657	834
81	Vancouver, Westminster et Yukon	....	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-B.	....	....	....	....	26	26
83	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.	....	....	....	26	....	26
84	Cie de ch. de f. Wabash, en Canada	32,630	....	32,630	319,726	....	319,726
85	Wellington Colliery Co	....	....	....	276,875	....	276,875
86	" " (pr. Ladysmith)	....	....	....	483,347	....	483,347
87	York et Carleton	....	....	....	....	....	....
	Total final	323,480	3,411,661	3,735,141	8,349,704	3,970,880	12,320,584

pour l'année terminée le 30 juin 1908.—*Suite.*

MINES.

Coke.			Minerais.			Pierre, sable et autres articles semblables.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
									51
			5,823	2,351	8,174				52
									53
						383		383	54
4		4				1,904	52	1,956	55
	1,099	1,099					52	52	56
									57
						302		302	58
						5		5	59
	233	233	17	15	32	931	1,074	2,005	60
	5,918	5,918		2,774	2,774	1,719	114,230	115,949	61
						3,444		3,444	62
							3,585	3,585	63
			6,432		6,432	94,378		94,378	64
						2,080		2,080	65
20		20	2		2	46,977	104	47,081	66
						11,909	21,719	33,628	67
	33	33	82,279	11,290	93,569		36	36	68
				2,046	2,046		7,512	7,512	69
			130		130	14,994		14,994	70
									71
						971	61,493	62,464	72
									73
	23,950	23,950		458	458	51	3,066	3,117	74
						12,008		12,008	75
						4	200	204	76
			25,652		25,652	9,494		9,494	77
						1,024		1,024	78
	87,836	87,836		1,509	1,509	7,697	15,871	23,568	79
22	9 ,906	90,928	662,747	20,522	683,269	36	2,452	2,488	80
									81
									82
									83
3,453		3,453	5,563		5,563	42,182		42,182	84
									85
									86
	55	55				40		40	87
343,917	501,845	845,762	2,590,567	362,786	2,953,353	1,835,105	703,228	2,538,333	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.*			PRODUITS DES		
		AUTRES PRODUITS DES MINES.			BOIS DE CONSTRUCTION.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de fer et d'irrig. d'Alberta	80	38	118	2,072	4,604	6,676
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	...	...	...	1,163	107	1,270
3	Atlantique et lac Supérieur	...	...	...	6,255	...	6,255
4	Baie de Quinté	...	...	...	20,907	...	20,907
5	Bedlington et Nelson	...	777	777	1,200	...	1,200
6	Cie de ch. de f. et de houille, Beersville (maintenant Rive-Nord)	...	...	...	3,540	...	3,540
7	Bessemer et baie de Barry	...	...	...	...	...	...
8	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	...	56	56	96	1,201	1,297
9	Yukon-Britannique	...	...	...	112	2,159	2,271
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	...	...	...	110	505	615
11	Bouctouche et Moncton	...	...	...	...	15,021	15,021
12	Cie de ch. de fer et de houille Canada	...	...	...	1,184	918	2,102
13	Canada-Sud	22,504	45,564	68,068	8,198	136,973	145,171
	Chemins de fer de l'Etat:—						
14	Intercolonial	...	...	...	718,416	8,407	726,823
15	Ile-du-Prince-Edonard	...	...	...	13,109	...	13,109
16	Canadian-Northern	...	...	...	852,099	...	852,099
17	Canadian-Northern, Ontario	...	...	...	36,979	...	36,979
18	Canadian-Northern, Québec	...	...	...	125,370	120,085	245,455
19	Canadien-Pacifique	...	...	...	2,256,851	395,493	2,652,344
20	Cap-Breton	...	...	...	62	98	160
21	Caraquette	...	...	...	1,200	...	1,200
22	Carillon et Grenville	...	...	...	...	...	...
23	Ontario-Central	...	...	...	24,121	9,451	33,572
24	Sud de la Passe du Nid-de-Corbeau	...	...	...	18,625	3,331	21,956
25	Cie de ch. de f. et houille Cumberland	...	...	...	20,135	...	20,135
26	Atlantique du Canada	...	...	...	79,128	2,614	81,742
27	Elgin et Havelock	...	...	...	11,900	20	11,920
28	Grand-Tronc	45,852	35,170	81,022	2,619,098	316,467	2,935,565
29	Grand-Tronc (Atlantique du Canada)	163	86	249	426,312	227,153	653,465
30	Halifax et Sud-Ouest	...	...	...	62,848	...	62,848
31	Hampton et Saint-Martin	...	...	...	10,025	...	10,025
32	Hereford	...	2	2	18,881	136	19,017
33	Cie de houille et de ch. de f. d'Invern's	...	...	...	2,006	1,302	3,308
34	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	...	...	4,952	...	4,952
35	Kaslo et Slocan	...	...	...	100	153	253
36	Kent-Northern	...	...	...	...	...	...
37	Vallée de la Rivière Kettle	...	...	...	10,781	...	10,781
38	Kingston et Pembroke	...	...	...	33,343	389	33,732
39	Mines du Klondyke	...	...	...	...	...	...
40	Liverpool et Milton	...	...	...	...	...	...
41	Lotbinière et Mégantic	...	...	...	17,263	222	17,485
42	London et Port Stanley	...	13,962	13,962	9,620	27,287	36,907
43	Manitoulin et Rive-Sud	...	...	...	611	...	611
44	Vallée de Massawippi	...	...	...	10,734	91,155	101,889
45	Cie de ch. de f. Midland, de Manitoba	...	30	30	125	2,092	2,217
46	Montréal et Atlantique	...	...	...	75,497	98,308	173,805
47	Montréal et Ligne Provinciale	...	...	...	1,367	17,420	18,787
48	Montréal et jonction du Vermont	...	...	...	...	42,180	42,180
49	Morrissey, Fernie et Michel	...	...	...	...	...	...
50	Rivière Maganetawan	...	40	40	...	10,452	10,452

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

FORÊTS.			MANUFACTURES.						
Autres produits des forêts.			Pétrole et autres huiles.			Sucre.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	...	...	98	70	168	1,958	...	1,958	1
124,731	...	124,731	60	...	60	65	1	66	2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	3
20,973	...	20,973	577	...	577	...	...	...	4
...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	...	...	...	...	...	...	7
1,585	303	1,888	...	15	15	...	...	...	8
...	...	...	1	55	56	2	263	265	9
...	...	...	490	160	650	330	260	590	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
...	...	...	...	55	55	...	59	59	12
35,224	49,935	85,159	8,817	35,410	44,227	741	28,150	28,891	13
370,799	1,581	372,380	14,612	14,721	29,333	40,719	277	40,996	14
...	...	...	620	130	750	854	104	958	15
...	...	...	14,354	...	14,354	15,424	...	15,424	16
...	...	...	461	...	461	381	...	381	17
30,785	922	31,707	...	1,315	1,315	...	...	...	18
...	...	...	38,459	61,491	99,950	86,438	23,229	109,667	19
1,240	...	1,240	1	1	2	...	...	...	20
600	...	600	...	75	75	...	65	65	21
...	...	...	...	...	...	...	...	...	22
44,296	...	44,296	140	509	649	2	482	484	23
3,082	4,827	7,909	...	120	120	...	...	...	24
...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
13,200	...	13,200	937	669	1,606	1,780	113	1,893	26
...	...	...	...	45	45	6	60	66	27
...	...	...	100,537	29,793	130,330	89,008	4,006	93,014	28
...	...	...	532	247	779	665	39	704	29
71,171	...	71,171	380	196	576	497	204	701	30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	31
148,560	36	148,596	17	62	79	66	75	141	32
...	...	...	63	150	213	7	50	57	33
16,566	...	16,566	...	54	54	...	42	42	34
...	...	...	77	263	340	274	1,364	1,638	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
15,740	...	15,740	...	24	24	...	10	10	37
...	...	...	...	...	...	...	...	...	38
...	...	...	...	...	...	...	...	...	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
30,194	...	30,194	30	136	166	...	9	9	41
2,070	47,358	49,428	15	5,849	5,864	1,049	2,721	3,770	42
16,803	...	16,803	29	...	29	14	...	14	43
9,979	93,797	103,776	...	625	625	...	1,062	1,062	44
582	5,719	6,301	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	91	2,639	2,730	557	7,557	8,114	46
...	...	...	...	62	62	...	80	80	47
...	41,417	41,417	...	1,647	1,647	...	38,162	38,162	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	24	24	...	27	27	...	...	...	50

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Fin.* Autres produits des mines. Tonnage issu du chemin.	Autres produits des mines. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Autres produits des mines. Total du tonnage.	PRODUITS DES Bois de construction. Tonnage issu du chemin.	Bois de construction. Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Bois de construction. Total du tonnage.
51	Ch. de fer de Napierville-Jonction...	....	....	....	....	87	87
52	Nelson et Fort-Sheppard..........	....	21	21	7,128	756	7,884
53	Cie de ch. de f. et de houille du N.-B.	....	....	....	4,794	....	4,794
54	Nouv.-Brunswick et Ile du P.-E....	....	....	....	25,338	420	25,758
55	Nouveau-Brunswick-Sud..........	....	....	....	16,374	20	16,394
56	New-Westminster Sud..........	....	622	622	20,584	9,497	30,081
57	Nosbonsing et Nippissing..........	....	....	....	....	....	....
58	Cie de h. et d'acier de la N.-Ecosse..	....	....	....	4,396	37	4,433
59	Montagne d'Orford..........	1,344	....	1,344	9,761	....	9,761
60	Ottawa et New-York..........	156	513	669	980	7,031	8,011
61	Ch. de fer du Père-Marquette.......	....	55,478	55,478	20,106	126,542	146,648
62	Cie de ch. de f. et car. Phillipsburg..	....	....	....	....	100	100
63	Cie de ch. de fer et embranchement Princeton de Washington.........	....	1,844	1,844	....	5,827	5,827
64	Québec-Central..........	....	....	....	80,303	....	80,303
65	Québec et lac Saint-Jean..........	....	....	....	91,405	12,347	103,752
66	Québec Railway Light & Power Co..	....	....	....	4,958	164	5,122
67	Québec, Montréal et Sud..........	....	....	....	....	20,051	20,051
68	Montagne-Rouge..........	922	1,470	2,392	637	1,083	1,720
69	Rutland et Noyan..........	....	....	....	....	314,008	314,008
70	Salisbury et Harvey..........	....	....	....	11,450	....	11,450
71	Schomberg et Aurora..........	....	....	....	....	....	....
72	Stanstead, Shefford et Chambly.....	....	....	....	1,127	59,872	60,999
73	Tunnel Saint-Clair..........	....	....	....	....	....	....
74	Saint-Laurent et Adirondack.......	....	4,977	4,977	1,219	84,563	85,782
75	Sydney et Louisburg, Cie de h. Dom.	....	....	....	26,200	31,140	57,340
76	Témiscouata..........	....	....	....	123,092	356	123,448
77	Témiscamingue et Ontario-Nord....	....	....	....	21,015	14,011	35,026
78	Mille-Iles..........	....	....	....	2,748	....	2,748
79	Toronto, Hamilton et Buffalo......	1,060	5,258	6,318	2,465	7,241	9,706
80	Vancouver, Victoria et Est..........	4,764	301	5,065	23,479	7,373	30.852
81	Vancouver, Westminster et Yukon..	....	....	....	....	....	....
82	Victoria et Sydney, C.-B..........	....	....	....	....	2,734	2,734
83	Cie de ch. de fer et passage d'eau Terminus Victoria..........	....	....	....	2,734	....	2,734
84	Cie de ch. de fer Wabash, en Canada	....	....	....	59,931	....	59,931
85	Wellington Colliery Co..........	....	....	....	475	....	475
86	Wellington Colliery Co., (Ladysmith Extension.)..........	....	....	....	....	....	....
87	York et Carleton..........	....	....	....	7,284	200	7,484
	Total final..........	76,845	166,209	243,054	8,076,378	2,241,163	10,317,541

pour l'année terminée le 30 juin 1908—*Suite.*

Forêts.			Manufacturiers.						
Autres produits de la forêt.			Pétrole et autres huiles.			Sucre.			
Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
...	20,167	20,167	...	102	102	...	...	...	51
7,958	24	7,982	24	32	56	...	...	...	52
2,441	...	2,441	...	...	...	...	...	...	53
2.198	37	2,235	...	205	205	...	281	281	54
...	...	...	98	...	98	59	...	59	55
320	1,091	1,411	...	501	501	...	...	...	56
...	...	...	...	...	...	...	...	...	57
...	...	...	...	42	42	...	20	20	58
6,288	222	6,510	...	...	...	56	10	66	59
6,385	5,844	12,229	189	182	371	276	88	364	60
31,570	164,823	196,393	...	23,301	23,301	8,301	6,678	14,979	61
...	...		...	5	5	...	...	...	62
...	...	38,956	...	111	111	...	18	18	63
396,226	38,956	396,226	...	...	...	...	...	...	64
101,026	1,712	102,738	...	225	225	...	107	107	65
20,686	...	20,686	88	16	104	140	...	140	66
...	296,147	296,147	...	578	578	...	...	...	67
862	3,796	4,658	...	...	...	...	...	...	68
...	...	...	...	41	41	...	...	...	69
6,962	...	6,962	...	...	...	...	...	...	70
...	...	...	...	...	...	...	...	...	71
...	7,642	7,642	...	1,972	1,972	...	39,416	39,416	72
...	...	...	...	...	...	...	...	...	73
122	21,074	21,196	43	1,456	1,499	1	37,563	37,564	74
...	...	...	...	182	182	...	160	160	75
...	...	...	192	192	384	96	368	264	76
197,683	...	197,683	...	949	949	...	...	...	77
111	...	111	551	...	551	...	...	...	78
3,936	2,561	6,497	255	6,310	6,565	298	303	601	79
4,411	1,536	5,947	120	371	491	...	...	...	80
...	...	...	...	...	...	...	...	...	81
...	8,015	8,015	...	...	...	...	...	...	82
8,015	...	8,015	...	...	...	...	...	...	83
19,739	...	19,739	13,985	...	13,985	8,321	...	8,321	84
...	...	...	...	...	...	...	...	...	85
...	...	...	...	...	...	...	...	...	86
									87
1,775,119	819,566	2,594,685	196,943	193,388	390,331	258,385	193,256	451,641	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFAC-					
		EQUIPEMENTS MARITIMES.			FER NATUREL ET EN GUEUSE.		
		Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	...	...	...	5	8	13
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	...	...	...	...	...	...
3	Atlantique et lac Supérieur	...	...	...	...	...	...
4	Baie de Quinté	...	...	...	3,274	...	3,274
5	Bedlington et Nelson	...	...	...	...	...	...
6	Cie de ch. de fer et houille de Beersville (maintenant Rive-Nord)	...	...	...	...	...	...
7	Bessemer et Barry's-Bay	...	...	...	...	...	...
8	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	...	...	...	...	...	...
9	Yukon anglais	12	363	375	...	...	...
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	...	...	...	...	...	...
11	Bouctouche et Moncton	...	...	...	...	...	...
12	Cie de ch. de fer et houille du Canada	...	...	...	...	14	14
13	Canada-Sud	...	...	...	5,319	26,802	32,121
	Chemins de l'Etat, Canada—						
14	Intercolonial	...	...	...	103,604	3,686	107,290
15	Ile-du-Prince-Edouard	20	17	37	49	22	71
16	Canada Nord	...	...	...	4,391	...	4,391
17	Canada Nord, Ontario	164	...	164	...	...	...
18	Canada Nord, Québec	...	...	...	194	...	194
19	Pacifique Canadien	63	173	236	58,925	143,258	202,183
10	Cap-Breton	...	...	...	...	...	...
21	Caraquette	...	...	...	...	20	20
22	Carillon et Grenville	...	...	...	...	...	...
23	Ontario Central	...	...	...	113	88	201
24	Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...
25	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	...	...	...	...	...	...
26	Dominion Atlantique	437	72	509	5,065	1,401	6,466
27	Elgin et Havelock	...	...	...	...	...	...
28	Grand-Tronc	...	...	...	133,361	14,164	147,525
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	...	...	...	7,239	78	7,317
20	Halifax et Sud-Ouest	...	...	...	...	...	...
31	Hampton et Saint-Martin	...	...	...	...	...	...
32	Hereford	...	3	3	...	6	6
33	Cie de ch. de fer et houille d'Inverness	...	26	26	145	26	171
34	Irondale, Bancroft et Ottawa	...	...	...	...	...	...
35	Kaslo et Slocan	...	...	...	...	...	...
36	Kent Nord	...	...	...	...	...	...
37	Vallée de la rivière Kettle	...	...	...	...	...	...
38	Kingston et Pembroke	...	168	168	3	237	240
39	Mines du Klondyke	...	...	...	...	...	...
30	Liverpool et Milton	...	...	...	...	...	...
44	Lotbinière et Mégantic	...	...	...	6	5	11
42	London et Port Stanley	...	279	279	1,612	2,903	4,515
43	Manitoulin et Rive-Nord	...	...	...	...	...	...
44	Vallée de Massawippi	21	40	61	165	288	453
45	Cie de ch. de fer Midland du Manitoba	...	...	...	...	...	...
46	Montréal et Atlantique	...	...	...	1,732	9,378	11,110
47	Montréal et ligne provinciale	...	...	...	...	...	...
48	Montréal et jonction du Vermont	...	...	...	...	...	...
49	Morrissey, Fernie et Michel	...	...	...	...	...	...
50	Rivière Maganetawan	...	...	...	...	...	...
51	Jonction de ch. de fer Napierville	...	...	...	...	27	27
52	Nelson et Fort Sheppard	...	...	...	...	20	20

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

TURES.—*Suite.*

Rails de fer et d'acier.			Autres pièces moulées et machines.			Métal en barre et en feuille.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes at autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
16	...	16	132	386	518	12	9	21	1
130	...	130	211	...	211	...	...	...	2
...	...	...	179	...	179	...	...	...	3
337	...	337	2,087	...	2,087	...	...	...	4
...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	...	...	...	...	...	...	7
...	...	...	22	111	133	...	39	39	8
...	...	...	15	5,258	5,273	...	102	102	9
...	...	...	80	540	620	145	415	560	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
34	146	180	27	216	243	...	36	36	12
1,314	12,087	13,401	29,900	165,858	195,758	21,047	102,509	123,556	13
129,850	1,413	131,263	186,016	9,507	195,523	9,071	330	9,401	14
62	...	62	470	98	568	72	118	190	15
137,198	...	137,198	18,598	...	18,598	648	...	648	16
6,869	...	6,869	1,195	...	1,195	465	...	465	17
...	4,426	4,426	250	3,227	3,477	522	11,450	11,972	18
60,588	85,374	145,962	70,378	84,165	154,543	22,662	13,231	35,893	19
...	90	90	...	38	38	...	...	...	20
...	...	...	...	10	10	...	...	...	21
...	...	...	...	...	...	...	...	...	22
655	52	707	304	1,662	1 966	15	470	485	23
127	4,349	4,476	90	391	481	...	256	256	24
...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
...	...	...	...	...	...	...	...	...	26
...	...	...	2	10	12	...	10	10	27
92,496	14,290	106,786	131,154	31,690	162,844	35,809	24,050	59,859	28
1,830	685	2,515	295	59	354	332	...	332	29
...	199	199	...	579	579	...	...	...	30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	31
2	9	11	40	76	116	10	125	135	32
110	163	273	4	508	512	10	81	91	33
...	...	...	20	63	83	...	...	...	34
...	...	...	...	...	...	...	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	...	...	...	...	...	37
...	...	...	279	859	1,138	1	348	349	38
...	...	...	...	...	...	...	...	...	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
...	...	...	142	105	247	...	27	27	41
...	372	372	527	1,986	2,513	514	696	1,210	42
79	...	79	...	...	...	...	...	...	43
48	731	779	558	629	1,187	66	178	244	44
...	58	58	36	58	94	...	448	448	45
22	3,283	3,305	668	6,705	7,373	42	231	273	46
...	260	260	...	...	...	...	...	...	47
...	4,267	4,267	...	...	...	...	...	...	48
...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	...	8	8	51
...	...	...	95	100	195	105	...	105	52

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFAC — Equipements maritimes. — Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Fer naturel et en gueuse. — Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
53	Cie de c. de f. et de h. Nouv.-Brunswick						
54	Nouv.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard						
55	Nouveau-Brunswick Sud				3		3
56	New-Westminster Sud					17	17
57	Nosbonsing et Nipissing						
58	Cie de houille et acier de la Nouv.-Ecosse		47	47			
59	Montagne d'Orford						
60	Ottawa et New York	36	197	233		46	46
61	Chemin de fer Pére Marquette	420	690	1,110		17,938	17,938
62	Cie de ch. de fer et carrières Phillipsburg						
63	Cie de che. de fer Princeton embranchement de Washington		10	10		312	312
64	Québec Central						
65	Québec et lac Saint-Jean						
66	Cie de che. de fer force et éclairage Québec, (Division Montmorency)	8		8	263	79	342
67	Québec, Montréal et Sud					4,397	4,397
68	Montagne Rouge						
69	Rutland et Noyan					951	951
70	Salisbury et Harvey						
71	Schomberg et Aurora						
72	Stanstead, Shefford et Chambly						
73	Tunnel Saint-Clair						
74	Saint-Laurent et Adirondack		476	476		881	881
75	Sydney et Louisburg (Cie houil. Dom.)						
76	Témiscouata					208	208
77	Témiscamingue et Ontario-Nord						
78	Mille Iles				2,079		2,079
79	Toronto, Hamilton et Buffalo				5,991	16,248	22,239
80	Vancouver et Victoria-Est				37	49	86
81	Vancouver, Westminster et Yukon						
82	Victoria et Sydney, C.-A						
83	Cie de c. de f. et traverse Victoria Terminal						
84	Cie de che. de fer Wabash en Canada				6,816		6,816
85	Cies houillères Wellington						
86	Cies houillères Wellington (Ladysmith Extension						
87	York et Carleton						
	Total	1,181	2,561	3,742	340,391	243,557	583,948

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

TURES—*Suite.*

Rails de fer et d'acier.			Autres pièces moulées et machines.			Métal en barre et en feuille.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issue du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issue du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
									53
				87	87				54
29		29	121	24	145		1	1	55
19	8,209	8,228	79	3,083	3,162	6	1,636	1,642	56
									57
			43	16	59				58
			90	30	120		19	19	59
	35	35	432	1,198	1,630	41	1,002	1,043	60
	1,479	1,479	1,078	8,908	9,986	575	4,233	4,808	61
				100	100				62
	23	23		1,012	1,012		50	50	63
									64
	9,890	9,890		251	251				65
79	76	155	601	445	1,046	128		128	66
			92	397	489				67
			22	42	64		45	45	68
				3,514	3,514		80	80	69
									70
									71
									72
									73
	7	7	1,171	4,333	5,504	3	1,690	1,693	74
1,016	612	1,628	810	410	1,220	8	142	150	75
160	5,545	5,705	156	260	416	4	20	24	76
	21,232	21,232		1,798	1,798				77
			35		35	5,739		5,739	78
193	876	1,069	11,487	40,744	52,231	2,104	54,503	56,607	79
6,871	1,252	8,123	141	1,854	1,995	325	1,490	1,815	80
									81
									82
									83
7,364		7,364	15,382		15,382	31,993		31,993	84
									85
									86
							1,250	1,250	87
447,498	181,490	628,988	475,514	383,400	858,914	132,474	221,328	353,802	

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFAC-					
		CIMENT, BRIQUES ET CHAUX.			INSTRUMENTS ARATOIRES.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu des voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de fer et d'irriga. d'Alberta	137	185	322	253	240	493
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	62	....	62	....	....	....
3	Atlantique et lac Supérieur	....	....	....	358	....	358
4	Baie de Quinté	60,353	....	60,353	253	....	253
5	Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....
6	Cie de ch. de f. et de h. de Beersville,(maintenant Rive-Nord)	....	....	....	....	....	....
7	Bessemer et Baie Barry	....	....	....	....	....	....
8	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	45	1,957	2,002	35	103	138
9	Yukon Britannique	....	....	....	....	....	....
10	Brockville, Westport et Northwestern	1,860	280	2,140	60	1,350	1,410
11	Bouctouche et Moncton	....	....	....	....	....	....
12	Cie de ch. de f. et de h. Canada	2	263	265	....	15	15
13	Canada Sud	7,379	50,557	57,936	2,200	47,120	49,320
	Chemins de fers de l'Etat—						
14	Intercolonial	83,439	12,783	96,222	1,397	4,502	5,899
15	Ile-du-Prince-Edouard	1,413	239	1,652	323	92	415
16	Canadian-Northern	56,348	....	56,348	27,564	....	27,564
17	Canadian-Northern, Ontario	4,915	....	4,915	133	....	133
18	Canadian-Northern, Québec	15,002	212	15,214	....	669	669
19	Pacifique-Canadien	347,336	118,635	465,971	65,121	23,385	88,506
20	Cap-Breton	....	37	37	....	7	7
21	Caraquette	....	75	75	....	215	215
22	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....
23	Central-Ontario	562	3,342	3,904	1	190	191
24	Nid de Corbeau Sud	....	745	745	....	....	....
25	Cie de ch. de f. et de h. de Cumberland	....	....	....	....	....	....
26	Canada-Atlantique	6,783	1,300	8,083	636	45	681
27	Elgin et Havelock	....	80	80	....	10	10
28	Grand-Tronc	354,774	70,904	425,678	49,428	13,822	63,250
29	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	20,243	1,084	21,327	885	41	926
30	Halifax et Sud-Ouest	1,729	1,002	2,731	....	89	89
31	Hampton et Saint-Martin	....	....	....	....	....	....
32	Hereford	8,264	165	8,429	2	59	61
33	Cie de ch. de f. et de h. d'Inverness	18	326	344	9	42	51
34	Irondale, Bancroft et Ottawa	....	89	89	....	16	16
35	Kaslo et Slocan	....	....	....	....	....	....
36	Kent Nord	....	....	....	....	....	....
37	Vallée de la rivière Kettle	75	....	75	....	30	30
38	Kingston et Pembroke	420	878	1,298	108	50	158
39	Mines du Klondyke	....	....	....	....	....	....
40	Liverpool et Milton	....	....	....	....	....	....
41	Lotbinière et Mégantic	47	261	308	14	40	54
42	London et Port Stanley	8,750	5,538	14,288	18	820	838
43	Manitoulin et Rive-Nord	50	....	50	....	....	....
44	Vallée Massawippi	167	2,268	2,435	57	101	158
45	Cie de ch. de fer Midland de Manitoba	....	241	241	35	254	289
46	Montréal et Atlantique	3,703	5,346	9,049	653	1,147	1,800
47	Montréal et Ligne Provinciale	364	1,142	1,506	....	....	....
48	Montréal et Jonction de Vermont	....	8,762	8,762	....	590	590
49	Morrisey, Fernie et Michel	....	....	....	....	....	....
50	Rivière Maganetawan	....	383	383	....	....	....
51	Jonction du ch. de fer de Napierville	....	....	....	....	....	....
2	Nelson et Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....

pour l'année terminée le 30 juin 1908—*Suite.*

TURES.—*Suite.*

Wagons, voitures, outils, etc.			Vins, liqueurs et bières.			Meubles et effets de ménage.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
37	104	141	30	....	30	658	562	1,220	1
....	....	....	....	....	....	108	....	108	2
89	....	89	28	....	28	59	....	59	3
945	....	945	179	....	179	362	....	362	4
....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
....	65	65	....	158	158	....	117	117	8
....	....	....	15	1,052	1,067	....	68	68	9
85	235	320	210	340	550	185	315	500	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	11
2	18	20	....	29	29	32	31	63	12
7,000	19,052	26,052	1,615	9,021	10,636	1,917	15,591	17,508	13
....	....	....	....	....	....	2,021	3,443	5,464	14
148	75	223	276	80	356	365	63	428	15
7,187	....	7,187	11,551	....	11,551	46,961	....	46,961	16
77	....	77	923	....	923	766	....	766	17
....	848	848	54	14,493	14,547	320	700	1,020	18
14,788	7,464	22,252	56,363	27,763	84,126	70,851	22,870	93,721	19
....	....	....	....	1	1	2	2	4	20
....	45	45	....	150	150	....	15	15	21
10	....	10	....	....	....	....	....	....	22
....	73	73	4	373	377	1,081	199	1,280	23
....	7	7	....	95	95	....	102	102	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	81	10	91	1,875	163	2,038	26
....	20	20	....	....	....	5	10	15	27
11,483	1,546	13,029	36,823	2,121	38,944	45,207	16,834	62,041	28
2,459	42	2,501	1,188	....	1,188	1,160	49	1,209	29
62	104	166	....	....	....	195	469	664	30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	31
2	61	63	12	101	113	696	184	880	32
2	12	14	35	120	155	65	55	120	33
....	16	16	....	49	49	58	23	81	34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	....	....	10	....	10	10	....	10	37
26	6	32	120	437	557	498	136	634	38
....	....	....	....	....	....	....	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	....	40
7	16	23	4	10	14	209	23	232	41
620	1,335	1,955	760	1,195	1,955	562	974	1,536	42
....	....	....	....	....	....	3	....	3	43
83	207	290	224	308	532	177	586	763	44
....	17	17	....	100	100	....	76	76	45
9	874	883	463	8,722	9,185	1,114	2,708	3,822	46
....	....	....	....	190	190	267	....	267	47
....	....	....	....	3,641	3,641	97	940	1,037	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	....	50
....	....	....	....	22	22	28	52	80	51
....	....	....	12	85	97	60	84	144	52

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFAC					
		Ciment, briques et chaux.			Instruments aratoires.		
		Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voier.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
53	Cie de c. de f. et de h. du Nouv.-Brunswick.	...	...	...	...	...	...
54	Nouv.-Brunswick et Ile-du-Pr.-Edouard...	...	123	123	...	32	32
55	Nouveau-Brunswick-Sud	150	1	151	27	1	28
56	New-Westminster-Sud	88	1,621	1,709	...	29	29
57	Nosbonsing et Nipissing	...	...	...	...	...	...
58	Cie d'aciéries et de h. de la Nouv.-Ecosse..	...	25	25	...	...	...
59	Montagne d'Orford	5	55	60	...	23	23
60	Ottawa et New-York	2,822	1,111	3,933	9	55	64
61	Chemin de fer de Père Marquette	11,415	45,358	56,773	...	3,329	3,329
62	Cie de c. de f. et de carrières de Phillipsburg.	...	55	55	...	...	...
63	Cie de c. de f. Washington et em. Princeton	...	4,267	4,267	...	...	...
64	Québec-Central	...	...	...	...	...	...
65	Québec et Lac Saint-Jean	1,440	...	1,440	...	492	492
66	Cie de c. de f. et d'écl. de f. motr. de Québec.	1,476	302	1,778	48	8	56
67	Québec et Montréal-Sud	1,967	370	2,337	214	41	255
68	Montagne Rouge	...	69	69	...	...	...
69	Rutland et Noyan	...	1,349	1,349	...	32	32
70	Salisbury et Harvey	...	...	...	...	...	...
71	Schomberg et Aurora	...	...	...	...	...	...
72	Stanstead, Shefford et Chambly	167	4,231	4,398	...	604	604
73	Tunnel Sainte-Clair	...	...	...	...	...	...
74	Saint-Laurent et Adirondack	56	3,226	3,282	2	506	508
75	Sydney et Louisbourg (Cie de houille Dom.)	1,016	461	1,477	...	1	1
76	Témiscouata	680	448	1,128	68	204	272
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	6,076	486	6,562	...	...	...
78	Mille-Iles	591	...	591	...	...	...
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	1,866	7,961	9,827	27,080	430	27,510
80	Vancouver, Victoria et de l'Est	551	1,776	2,327	...	77	77
81	Vancouver, Westminster et Yukon	...	...	...	...	...	...
82	Victoria et Sydney, C.-B.	...	...	...	...	...	...
83	Cie de c. de f. Terminal Victoria et pass. d'.	...	...	...	...	...	...
84	Cie de ch. de fer Wabash (en Canada)	44,698	...	44,698	3,935	...	3,935
85	Cie houillière de Wellington	...	...	...	...	...	...
86	Cie houillière de Wellington (Prolongement de Ladysmith)	...	...	...	...	...	...
87	York et Carleton	...	...	...	...	...	...
	Total	1,059,304	362,374	1,421,678	180,926	100,908	281,834

pour l'année terminée le 30 juin 1908—*Suite.*

TURES—*Suite.*

Wagons, voitures, outils, etc.			Vins, liqueurs et bières.			Meubles et effets de ménage.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total tonnage.	Numéro.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53
.....	5	5	.....	.....	.....	.....	138	138	54
19	16	35	163	1	164	57	6	63	55
.....	279	279	39	378	417	.....	1,998	1,998	56
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57
1	1	2	.....	.....	.....	2	5	7	58
.....	19	19	.....	25	25	.....	20	20	59
100	123	223	206	40	246	172	213	385	60
2,106	5,661	7,767	2,970	4,797	7,767	2,105	3,997	6,102	61
.....	.....	.....	.....	5	5	.....	25	25	62
.....	7	7	.....	.....	.....	.....	50	50	63
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64
.....	1,074	1,074	421	.....	421	108	27	135	65
19	6	25	1,174	2	1,176	182	32	214	66
20	.....	20	696	225	921	313	343	656	67
.....	.....	.....	.....	152	152	.....	.....	.....	68
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	266	266	69
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71
.....	.....	.....	16	1,467	1,483	167	971	1,138	72
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73
2	95	97	17	233	250	664	410	1,074	74
.....	1	1	81	16	97	67	73	140	75
48	144	192	176	320	496	176	60	236	76
.....	.....	.....	.....	.....	.....	490	2,725	3,215	77
.....	.....	.....	176	.....	176	34	.....	34	78
1,413	271	1,684	417	1,103	1,520	581	338	919	79
30	155	185	91	283	374	42	1,632	1,674	80
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83
7,219	.....	7,219	12,576	.....	12,576	5,362	.....	5,362	84
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86
.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	30	87
56,098	40,099	96,197	130,199	79,713	209,912	188,526	80,773	269,299	

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Autres produits manufacturés. Tonnage issu de chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	3	1	4
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson			
3	Atlantique et Lac-Supérieur			
4	Baie de Quinté			
5	Bedlington et Nelson			
6	Cie de ch. de f. et de houil. de Beersville (aujourd'hui Rive-Nord)			
7	Bessemer et Baie de Barry			
8	Brandon, Sask. et Baie d'Hudson		255	255
9	Yukon Britannique			
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest			
11	Bouctouche et Moncton			
12	Cie de ch. de fer et de houille du Canada			
13	Canada-Sud	86,001	749,325	835,326
	Chemins de fer de l'Etat—			
14	Intercolonial			
15	Ile-du-Prince-Edouard			
16	Canadian-Northern			
17	Canadian-Northern, Ontario	1,090		1,090
18	Canadian-Northern, Québec	219	6,150	6,369
19	Canadien-Pacifique			
20	Cap-Breton			
21	Caraquette			
22	Carillon et Grenville			
23	Ontario-Central	9,142	4,806	13,948
24	Crow's Nest Sud		77	77
25	Cie de houille et de ch. de fer de Cumberland			
26	Dominion-Atlantique			
27	Elgin et Havelock	290		290
28	Grand-Tronc			
29	Grand-Tronc (Canada Atlantique)			
30	Halifax et Southwestern			
31	Hampton et Saint-Martin			
32	Hereford	1,111	112	1,223
33	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness			
34	Irondale, Bancroft et Ottawa			
35	Kalso et Slocan			
36	Kent-Nord			
37	Vallée de la rivière Kettle			
38	Kingston et Pembroke			
39	Mines du Klondyke			
40	Liverpool et Milton			
41	Lotbinière et Mégantic			
42	London et Port-Stanley	817	4,349	5,166
43	Manitoulin et Rive Nord			
44	Vallée Massawippi			
45	Midland Railway Co. du Manitoba	12	173	185
46	Montréal et Atlantique			
47	Montréal et ligne Provinciale			
48	Montréal et Jonction du Vermont			
49	Morrissey, Fernie et Michel			
50	Rivière Maganetawan			
51	Chemin de fer de Napierville Jonction			
52	Nelson et Port-Sheppard		64	64
53	Cie de ch. de fer et de houille du Nouveau-Brunswick			

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1908—*Suite.*

MARCHANDISES.			DIVERS.			RÉCAPITULATION.			
—			AUTRES PRODUITS.			GRAND TOTAL.			
Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.	Numéro.
3,924	1,175	5,099	...	...	...	77,697	18,486	96,183	1
4,385	...	4,385	...	...	...	366,810	259	367,069	2
...	...	...	22,985	...	22,985	32,241	...	32,241	3
...	...	...	48,164	...	48,164	268,549	...	268,549	4
25	17	42	5	...	5	1,251	804	2,055	5
...	...	...	936	...	936	11,082	...	11,082	6
...	...	...	...	...	...	...	...	...	7
620	268	888	223	101	324	29,160	12,2[illegible]3	41,393	8
503	7,026	7,529	...	340	340	3,178	28,974	32,152	9
945	1,655	2,600	...	...	...	11,086	13,309	24,395	10
...	2,347	2,347	...	1,465	1,465	...	26,621	26,621	11
...	...	...	189	527	716	83,698	3,055	86,753	12
...	...	...	28,677	289,953	318,630	534,638	5,397,709	5,932,347	13
...	...	...	336,354	90,419	426,773	3,629,682	378,859	4,008,541	14
...	...	...	26,463	5,045	31,508	90,599	7,991	98,590	15
37,072	...	37,072	316.170	...	316,170	2,615,580	...	2,615,580	16
1,654	...	1,654	4,342	...	4,342	92,098	...	92,098	17
8,550	3,545	12,095	27,005	6,001	33,006	229,063	228,047	457,110	18
96,299	238,748	335,047	1,418,316	471,854	1,890,170	10,736,619	3,495,687	14,232,306	19
145	...	145	92	294	386	1,695	1,230	2,925	20
1,115	3,125	4,240	100	416	516	6,102	7,276	13,378	21
5	...	5	30	...	30	78	...	78	22
8,288	10,933	19,221	1,000	2,452	3,452	153,866	80.225	234,091	23
352	299	651	1,940	4,424	6,364	177,321	51,205	228,526	24
1,898	7,179	9,077	...	...	...	314,954	19,455	334,409	25
24,075	4,866	28,941	17,461	2,330	19,791	292,998	62,972	355,970	26
...	...	...	29	600	629	12,600	3,305	15,905	27
569,630	98,747	668,377	1,297,524	725,353	2,022,877	7,857,014	4,616,209	12,473,223	28
29,524	51,109	80,543	109,743	204,721	314,464	664,844	1,413,891	2,078,735	29
...	...	...	4,143	9,050	13,193	149,849	32,212	182,061	30
48	322	370	85	106	191	10,158	1,269	11,427	31
1,123	1,288	2,411	82	21	103	180,563	6,130	186,693	32
178	1,373	1,551	320	1,206	1,526	313,904	8,571	322,475	33
20	965	985	...	...	...	21,803	3,865	25,668	34
614	636	1,250	194	...	194	8,444	839	9,283	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
40	...	40	...	...	...	27,411	139	27,550	37
7,796	13,932	21,728	12,948	1,271	14,219	90,284	31,882	122,166	38
6,502	...	6,502	...	...	...	6,502	...	6,502	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
130	176	306	40	44	84	48,953	1,963	50,916	41
11,415	21,490	32,905	8,059	27,033	35,092	85,419	379,997	465,416	42
1.310	...	1,310	...	...	...	249,963	578	250,541	43
8,206	110,522	118,728	9,818	11,288	21,106	81,200	432,998	514 198	44
142	293	435	604	2,880	3,484	18,461	31,709	50,170	45
413	7,061	7,474	15,858	194,104	209,962	133,352	789,542	922,894	46
3,011	17,460	20,471	760	4,719	5,479	14,823	63,845	78,668	47
1,160	92,147	93,307	472	146,937	147,409	6,532	740,586	747.118	48
...	28,228	28,228	...	...	...	560,225	28,228	588,453	49
...	...	...	...	94	94	...	12,429	12,429	50
256	209	465	...	...	...	2,255	53,774	56,029	51
1,395	1,008	2,403	7,558	662	8,220	30,678	7,846	38.524	52
5,317	1,773	7,090	...	...	...	52,419	2,441	54,860	53

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Fin.* Autres produits manufacturés. Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du tonnage.
54	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard			
55	Nouveau-Brunswick-Sud			
56	New-Westminster-Sud	19	2,921	2,940
57	Nosbonsing et Nipissing			
58	Cie de houille et d'acier de la Nouvelle-Ecosse			
59	Montagne d'Orford			
60	Ottawa et New-York	1,967	9,124	11,091
61	Cie de chemin de fer et carrières de Phillipsburg			
62	Cie de ch. de fer, embranchement Princeton de Washington		48,484	48,484
63	Chemin de fer Père Marquette	11,608	25,932	37,540
64	Québec-Central	9,461		9,461
65	Québec et Lac Saint-Jean			
66	Ch. de f. Québec, Cie d éclair. et force mot., Div. de Montmorency	4,519	19	4,538
67	Québec, Montréal et Sud			
68	Montagne-Rouge		43	43
69	Rutland et Noyan			
70	Salisbury et Harvey			
71	Schomberg et Aurora			
72	Stanstead, Shefford et Chambly	143	4,793	4,936
73	Tunnel Sainte-Clair			
74	Saint-Laurent et Adirondack	376	42,625	42,641
75	Cie de houille du Canada Sydney et Louisburg			
76	Témiscouata			
77	Témiscaming ue et Ontario-Nord		13,999	13,999
78	Mille-Iles			
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	16,475	46,624	63,099
80	Vancouver, Victoria et de l'Est	121	2,543	2,664
81	Vancouver, Westminster et Yukon			
82	Victoria et Sydney, C.-B.			
83	Chemin de fer Terminal Victoria et Cie de passage d'eau			
84	Compagnie de chemin de fer Wabash, en Canada			
85	Cie houillère de Wellington			
86	" Wellington (prolongement Ladysmith)			
87	York et Carleton			
	Total	143,374	962,059	1,105,433

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année terminée le 30 juin 1908—*Fin.*

MARCHANDISES.			DIVERS.			RÉCAPITULATION.			
—			Autres produits.			Grand Total.			
Tonnage issu du chemin	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Tonnage reçu de voies correspondantes et autres voies.	Total du Tonnage.	Numéro.
....	288	288	948	1,412	2,360	32,206	7,656	39,862	54
6,054	145	6,199	....	....	....	26,944	445	27,389	55
2,311	5,049	7,360	1,724	8,527	10,251	25,615	61,058	86,673	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
....	....	....	225	146	371	4,990	1,218	6,208	58
454	1,449	1,903	2,000	1,434	3,434	21,281	6,089	27,370	59
....	....	....	1,858	2,714	4,572	24,007	71,407	95,414	60
....	....	....	....	....	....	3,604	2,240	5,844	61
....	6,193	6,193	....	307	307	....	135,925	135,925	62
67,445	63,299	130,744	45,720	76,702	122,422	269,585	1,579,691	1,849,276	63
12,778	....	12,778	116,357	....	116,357	749,675	....	749,675	64
17,251	5,717	22,968	32,725	26,467	59,192	260,862	84,596	345,458	65
3,755	1,051	4,806	727	178	905	104,678	6,210	110,888	66
5,181	8,546	13,727	137	28	165	35,440	438,701	474,141	67
244	1,159	1,403	1,639	2,182	3,821	86,605	28,776	115,381	68
....	1,110	1,110	....	3,765	3,765	....	336,180	336,180	69
299	600	899	273	547	820	34,797	4,453	39,250	70
....	....	....	3,120	....	3,120	3,120	....	3,120	71
4,296	97,142	101,438	3,427	143,107	146,534	12,721	751,803	764,524	72
....	....	....	....	....	....	....	....	....	73
....	....	....	643	18,067	18,710	7,838	653,410	661,248	74
....	....	....	17,446	68,170	85,616	3,447,413	111,979	3,559,392	75
1,488	1,448	2,936	3,340	3,096	6,436	132,584	15,885	148,469	76
3,260	12,915	16,175	9,876	10,336	20,212	273,796	161,134	434,930	77
....	....	....	14,057	....	14,057	30,171	....	30,171	78
....	....	....	23,362	189,020	212,382	126,023	1,055,700	1,181,723	79
4,200	5,054	9,254	5,949	5,254	11,203	720,200	151,922	872,122	80
....	....	....	....	....	....	....	....	....	81
....	4,350	4,350	....	13,126	13,126	....	29,724	29,724	82
4,350	....	4,350	13,126	....	13,126	29,724	....	29,724	83
91,367	....	91,367	138,085	....	138,085	1,200,915	....	1,200,915	84
....	20	20	....	2,256	2,256	277,350	3,160	280,510	85
....	....	....	....	....	....	483,347	....	483,347	86
52	30	82	75	56	131	8,149	2,179	10,328	87
1,062,870	945,397	2,008,267	4,155,528	2,782,607	6,938,135	38,821,418	24,198,482	63,019,900	

TABLEAU 13.—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1908.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, service des voyageurs.									
		Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées	1re classe.	2e classe.	Voitures mixtes.	Emigrants.	Buffet.	Salon.	Wagons-lits.	Bagag., messageries et peste.	Autres wag., service des voyageurs	Total.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta	2	3	2	7	....	4	....	....	....	....	....	....	1	....	5
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	4	6	9	19	....	5	....	4	....	....	....	....	....	....	9
3	Atlantique et Lac-Supérieur	2	3	....	5	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	3
4	Atlantique, Québec et Ouest	1	1	....	2	....	....	....	1	....	....	....	....	1	2	4
5	Baie de Quinté	....	7	....	7	....	8	....	....	....	....	....	....	3	....	11
6	Bedlington et Nelson	....	1	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1
7	Cie de h. et de ch. de fer de Beersville (m. N.-S.)	1	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1
8	Bessemer et Baie de Barry	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
10	Yukon Britannique	....	12	....	12	....	12	....	....	....	....	....	....	3	....	15
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	....	4	....	4	....	5	....	....	....	....	....	....	1	4	10
12	Bouctouche et Moncton	....	2	....	2	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	2
13	Cie de h. et de ch. de fer du Canada	1	1	....	2	....	....	....	1	....	....	....	....	1	1	3
	Canada-Sud	41	89	26	156	....	17	20	7	25	2	....	....	23	....	94
	Chemins de fer de l'Etat—															
14	Intercolonial	117	256	23	396	....	129	43	89	40	9	9	41	62	5	427
15	Île-du-Prince-Edouard	....	29	2	31	....	22	12	7	....	....	....	....	14	....	55
16	Canadian-Northern	68	183	11	262	201	45	51	6	6	8	....	17	55	....	188
17	Canadian-Northern, Ontario	10	22	....	32	30	10	5	....	....	3	2	....	7	....	27
18	Canadian-Northern, Québec	8	21	1	30	11	15	17	3	....	....	....	....	5	....	40
19	Canadien du Pacifique	422	839	138	1,399	....	558	154	88	226	72	18	173	348	8	1,645
20	Cap-Breton	2	....	....	2	....	2	....	....	....	....	....	....	2	....	4
21	Caraquet	3	....	....	3	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2
22	Carillon et Grenville	2	....	....	2	....	2	1	2	....	....	....	....	....	....	5
23	Central-Ontario	15	....	1	16	....	7	1	....	....	....	....	....	4	....	12
24	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
25	Cie de ch. de fer et de h de Cumberland	....	6	1	7	....	4	....	3	....	....	....	....	....	....	7
26	Dominion-Atlantique	11	14	....	25	....	22	....	11	....	1	2	....	16	....	52
27	Elgin et Havelock	1	1	....	2	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	2
28	Esquimalt et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
29	Grand-Tronc	204	600	97	901	3	420	81	100	6	17	12	....	241	....	877
30	Canada Atlantique (C. G.-T.)	15	41	5	61	....	15	7	7	....	....	3	....	7	....	39
31	Halifax et Sud-Ouest	11	6	1	18	8	17	5	2	....	....	2	....	7	....	33
32	Hampton et Saint-Martin	1	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2
33	Hereford	1	2	....	3	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	3

34	Cie de ch. de fer et de houille Inverness	2	4	1	7	1	2		1					1		4
35	Irondale, Bancroft et Ottawa	2		1	3	1			2							2
36	Kaslo et Slocan	2	1		3			3								3
37	Kent-Nord	1	1		2		1									1
38	Vallée de la rivière Kettle	3			3											
39	Kingston et Pembroke	8			8		4	2	2					3	1	12
40	Mines du Klondyke		3		3		1		1							2
41	Lac Erié et rivière Détroit	17	15	3	35	3	15	6	1					6		28
42	Liverpool et Milton	1			1		1									1
43	Lotbinière et Mégantic		3		3			1	1							2
44	London et Port-Stanley	1	3		4	4	2		1							3
45	Manitoulin et Rive-Nord		1	1	2											
46	Vallée de la Massawippi	10			10		7							6		13
47	Midland Railway Co. du Manitoba	3			3		3									3
48	Montréal et Atlantique	12			12			6	11			2		3		22
49	Montréal et ligne Provinciale	1	2		3		2		1							3
50	Montréal et Jonction du Vermont	4	11		15		11		4					3		18
51	Morrissey, Fernie et Michel	3			3		7									7
52	Nelson et Fort-Sheppard	4			4		3		3					2		8
53	Cie de c. de f. et de houille du Nouv.-Brunswick		5		5		1		2							3
54	Nouv.-Brunswick et Ile du P.-E.		3		3		2	1								3
55	Nouveaà-Brunswick-Sud															
56	New-Westminster-Sud															
57	Nosbonsing et Nipissing															
58	Cie d'acier et de houille de la Nouv.-Ecosse		1		1				1							1
59	Montagne d'Orford	3			3		1		2							3
60	Ottawa et New-York	3			3	3	2		1					1		4
61	Cie de ch. de f. et de carrière de Phillipsburg	1			1				1							1
62	Princeton Branch of Washington Co. Railway		1		1		1		1							2
63	Ch. de fer de Père-Marquette	17	31	3	51	3	15	6	1					6		28
64	Québec Central	10	12		22		13	6	7					8		34
65	Québec et Lac Saint-Jean	11	14	2	27	4	13	9					5	7		34
66	Cie de ch. de fer et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	5			5		9	16	2						8	35
67	Québec, Montréal et Sud	7	10		17		5	2	6							13
68	Montagne-Rouge		1		1			1								1
69	Rutland et Noyan	1	1		2		2	1						1		4
70	Salisbury et Harvey		5		5		1							2		3
71	Schomberg et Aurora	1			1				2							2
72	Stanstead, Shefford et Chambly	2	4		6		4		2					1		7
73	Tunnel de Sainte-Clair		4		4											
74	Saint-Laurent et Adirondack	4	5		9	5	4	2	1							7
75	Sydney et Louisbuurg (Dominion Coal Co.)	2	13	10	25		2	1	3							6
76	Témiscouata	7			7		2	2	2					2		8
77	Témiscamingue et Ontario-Nord	6	20	2	28		14	21						13		48
78	Mille-Iles	2			2				1							1
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	9	11	4	24		9	3	3					3		18
80	Vancovver, Victoria et de l'Est	1	2		3		3		1							4
81	Vancouver, Westminster et Yukon															
83	Victoria et Sydney, C.-B.		2		2		2		1							3

Tableau 13.—Sommaire du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Numero.	Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, service des voyageurs.									
		Voyageurs.	Marchandises	Garage.	Total.	Affermées.	1re classe.	2e classe.	Voitures mixtes.	Emigrants.	Réfectoire.	Salon.	Wagons-lits.	Four'n, messagerie et wag.-poste	Autres wag., service des voyageurs.	Total.
83	Ch. de fer terminal de Victoria et passag. d'eau..	......	....	.....	....	... .	....	......	......	......	......	......	......	......	......	....
84	Cie de ch. de fer Wabash (en Canada)..	11	53	2	66	.....	....	......	16	......	2	13	......	3	......	34
85	Cie houillère de Wellington	......	....	6	6	.....	....	1	......	......	.. ...	.. ..	......	......	.	1
86	Houill. de Wellington (Ch. de fer de Ladysmith).	......	1	6	7	.....	....	.. .	......	......	.. ...	......	......	......	6	6
87	York et Carleton......	2	....	......	2	.....	1	......	......	......	......	......	......	1	......	2
		1,122	2,392	358	3,872	277	1,493	487	422	303	114	63	236	873	35	4,026

TABLEAU 13.—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.						Total des wagons en service.	Wagons affermés.	Service de la ligne rapide des marchandises.
		Wagons fermés.	Wagons plate-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons-réservoirs.	Wagons à compart. frigorifiq.	Autr. wag. serv. des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.			
1	Cie de ch. f. et d'irrigation d'Alberta	4	11		50				65	2			3	4	9	79		
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson.	33	475		27			236	771	1		2	12	112	127	907		
3	Atlantique et Lac Supérieur	4						10	14					5	5	22		
4	Atlantique, Québec et de l'Ouest										10			12	22	26		
5	Baie de Quinté	18	126						144		20		2	3	25	180		
6	Bedlington et Nelson	1							1							2		
7	Cie de ch. de fer et houille, Beersville (maintenant Rive Nord)	1	1		3				5							6		
8	Bessemer et Baie de Barry																	
9	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson																	
10	Yukon anglais	97	76	33	12		4		222	1		1	8	3	13	250		
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	8	5	2	4				19					1	2	31		
12	Bouctouche et Moncton	5	38						43							45		
13	Cie de ch. de fer et houille, Canada		2						2		6			2	8	13		
14	Canada Sud	1,462	185	42	47	35			1,771			3	75	115	193	2,058		
15	Chemins de fer de l'Etat—																	
	Intercolonial	6,811	3,075	148	1,787	40	144	50	12,055	8	200		119	21	348	12,830		
	Ile-du-Prince-Edouard	276	147	21	22		3	4	473	2				19	21	549		
16	Canadian-Northern	6,086	1,108	292	73		69	200	7,830	6	4	14	104	88	216	8,234	7,389	
17	Canadian-Northern, Ontario	150	384	15	50		2	50	651		3	3	10	6	22	700	647	
18	Canadian-Northern, Québec	590	238	59	53		4		944	1	30		15	9	55	1,039	440	
19	Canadien-Pacifique	31,242	6,971	2,266	2,210	4	1,016	983	44,692	39	1,554	43	777	1,129	3,542	49,879		372
20	Cap-Breton		40						40							44		
21	Caraquette	5	25						30							32		
22	Carillon et Grenville		2					1	3							8		
23	Ontario-Central	53	181	11	10				255	1			5		6	273		
24	Sud du Nid-de-Corbeau																	
25	Cie de ch. fer et houille, Cumberland	2	33		485				520				1	1	2	529		
26	Dominion-Atlantique	214	229	13	25				481				3	7	10	543		
27	Elgin et Havelock		7	1					8							10		
28	Esquimalt et Nanaïmo																	
29	Grand-Tronc	17,896	5,021	1,798	3,454	117	955		29,241	12	698	29	395	836	1,970	32,088		
30	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	1,865	356	57	84		25		2,387	1	3	1	25	59	89	2,515		
31	Halifax et Sud-Ouest	74	264	2	7	1	2		350			1	4	18	23	406	100	

TABLEAU 13.—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'année terminée le 30 juin 1908.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises. Wagons fermés.	Wagons plate-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons-réservoirs.	Wagons à compart. frigorifiq.	Autr. wag. serv. des marchand.	Total.	Wagons, service de la compagnie. Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.	Total des wagons en service.	Wagons affermés.	Service de la ligne rapide des marchandises.
32	Hampton et Saint-Martin	1	6						7							9		
33	Hereford	60	10						70				2		2	75		
34	Cie de ch. de f. et houille d'Inverness	8	29		148				185				3	5	8	197		
35	Irondale, Bancroft et Ottawa	2	6						8		24			1	25	35	1	
36	Kaslo et Slocan	26	7					9	42				1	5	6	51		
37	Kent-Nord	1	1						2							3		
38	Vallée de la Rivière Kettle	5	13					10	28							28		
39	Kingston et Pembroke	7	43					2	52	1			1	1	3	67		
40	Mines du Klondyke	7	16						23							25		
41	Lac Erié et Rivière Détroit				238				238			1	24	16	41	307	197	
42	Liverpool et Milton		10						10							11		
43	Lotbinière et Mégantic	2	24						26				1		1	29		
44	London et Port Stanley	30	3	3	45				81				2	1	3	87	41	
45	Manitouline et Rive Nord																	
46	Vallée de la Massawippi	350	150						500				3	3	6	519		
47	Midland Railway Co. du Manitoba	27	25						52							55		
48	Montréal et Atlantique	289	213	38			1		541				12	80	92	655		
49	Montréal et ligne provinciale	48	25		5				78				1	3	4	85		
50	Montréal et jonction du Vermont	281	143	4	28		4	1	461			2	8	3	13	492		
51	Morrissey, Fernie et Michel	7	1		57				65				1	1	2	74		
52	Nelson et Fort Sheppard	20	17						37							45		
53	Cie de ch. de f. et houil. N.-Brunswick	6	53		10				69				1	1	2	74		
54	Nouveau-Brunswick et Ile-du-P.-E.	4	41						45							48		
55	Nouveau-Brunswick Sud																	
56	New-Westminster Sud																	
57	Nosbonsing et Nipissingue																	
58	Cie d'acier et houille de la N.-E.	2	15		26				43							44		
59	Montagne d'Orford		11						11				1		1	15		
60	Ottawa et New-York	4	14						18	5			2	1	8	30	30	
61	Cie de ch. de fer et carr., Philipsburg															1		
62	Embranch. Princeton, Cie de ch. de fer de Washington	25	10						35							37		
63	Chemin de fer du Père Marquette	1,370	143	36	635		11		2,195			1	24	16	41	2,264	1,653	
64	Québec Central	308	325	74			6		713	2		1	7		10	757		
65	Québec et lac Saint-Jean	569	281	22	69		4		945	1	15	1	11		28	1,007	200	
66	Quebec Ry., Light and Power Co.	17	79		14				110							145	1	

67 Québec, Montréal et Sud	1,401	48	...	...	...	...	...	1,449	...	...	1	4	15	20	1,482	...	...
68 Montagne Rouge	9	7	...	...	...	...	...	16	...	...	...	1	...	1	18	...	...
69 Rutland et Noyan	50	5	2	2	...	...	...	59	...	...	...	1	...	1	64	...	...
70 Salisbury et Harvey	3	29	1	...	...	...	...	33	...	...	...	1	...	1	37	...	...
71 Schomberg et Aurora	...	15	...	...	...	...	...	15	...	...	...	...	...	...	17	...	...
72 Stanstead, Shefford et Chambly	56	109	1	10	...	1	...	177	...	...	...	3	6	9	193	...	...
73 Tunnel Sainte-Claire	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9	...	9	9	...	...
74 Saint-Laurent et Adirondack	75	30	...	...	...	...	...	105	...	...	1	3	4	8	120	105	...
75 Sydney et Louisbourg (Cie de houil. Dom.)	16	66	...	1,424	...	...	...	1,506	...	...	1	8	1	10	1,522	...	...
76 Témiscouata	74	61	...	...	...	...	...	135	1	...	...	2	4	7	150	...	...
77 Témiscamingue et Ontario-Nord	50	494	10	...	...	...	...	554	2	...	2	13	16	33	635	...	...
78 Mille-Iles	...	1	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	2	...	...
79 Toronto, Hamilton et Buffalo	188	93	10	...	...	...	...	291	1	...	...	9	4	14	323	...	...
80 Vancouver et Victoria-Est	...	15	...	...	...	...	248	263	...	...	...	...	...	...	267	...	...
81 Vancouver, Westminster et Yukon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
82 Victoria et Sydney, C.-A.	2	15	...	...	...	...	...	17	...	...	...	1	...	1	21	...	...
83 Cie de chemin de fer et de traverse Victoria Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
84 Cie de c. f. Wabash en Canada	559	22	86	94	...	172	...	933	...	...	1	29	11	41	1,008	...	...
85 Cie houillère de Wellington	5	14	...	172	...	...	...	191	...	9	...	...	...	9	201	...	...
86 Cie houillère de Wellington (Extension Ladysmith.)	...	17	...	236	...	...	...	253	...	11	...	1	...	12	271	...	...
87 York et Carleton	...	4	...	...	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	6	...	...
Total	72,863	21,759	5,047	11,616	197	2,423	1,804	115,709	87	2,587	109	1,748	2,649	7,180	126,915	...	...

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Trucs.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Cie de ch. de f. de houille et d'irrigation d'Alberta	4	80	11	220		
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	33	1,170	475	17,245		
3	Atlantique et Lac-Supérieur	4	60				
4	Atlantique, Québec et de l'ouest						
5	Baie-de Quinté	18	370	126	2,820		
6	Bedlington et Nelson						
7	Cie de chemin de fer et de houille Beersville (maintenant Rive-nord)	1	30	1	30		
8	Bessemer et Baie de Barry						
9	Brandon, Saskatchewan Baie d'Hudson						
10	Yukon-Britannique	97	1,820	76	1,400	33	660
11	Brockville, Westport et Nord-Ouest	8	200	5	100	2	40
12	Bouct uche et Moncton	5	100	38	630		
13	Cie de chemin de fer et de houille Canada			2	50		
14	Canada-Sud	1,462	49,010	185	4,290	42	840
	Chemins de fer de l'Etat—						
15	Intercolonial	6,811	193,790	3,075	77,110	148	3,420
16	Ile-du-Prince-Edouard	276	2,760	147	1,470	21	210
17	Canadian-Northern	6,088	181,150	1,108	31,580	292	8,530
18	Canadian-Northern, Ontario	150	4,500	384	11,520	15	450
19	Canadian-Northern, Québec	590	14,745	238	5,165	59	938
20	Canadien du Pacifique	31,242	892,275	6,971	213,415	2,266	62,155
21	Cap. Breton			40	1,500		
22	Caraquette	5	75	25	375		
23	Carillon et Grenville						
24	Ontario-Central	53	1,270	181	4,620	11	320
25	Crow's Nest du Sud						
26	Cie de houille et de chemin de fer Cumberland	2	40	33	430		
27	Dominion-Atlantique	214	4,680	229	5,305	13	230
28	Elgin et Havelock			7	70	1	10
29	Esquimault et Nanaïmo						
30	Grand-Tronc	17,896	479,290	5,021	128,530	1,798	46,340
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	1,865	50,670	356	9,290	57	1,500
32	Halifax et Sud-Ouest	74	2,030	264	6,940	2	40
33	Hampton et Saint-Martin	1	20	6	120		
34	Hereford	60	1,800	10	200		
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness	8	160	29	900		
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	2	40	30	600		
37	Kaslo et Slocan	26	520	7	140		
38	Kent-Nord	1	12	1	12		
39	Vallée de la Rivière Kettle	5	150	13	325		
40	Kingston et Pembroke	7	140	43	860		
41	Mines du Klondyke	7	105	16	240		
42	Lac-Erié et Rivière-Détroit						
43	Liverpool et Milton			10	100		
44	Lotbinière et Mégantic	2	45	24	720		
45	London et Port-Stanley	30	810	3	75	3	90
46	Manitoulin et Rive-Nord						
47	Vallée de la Massawippi	350	3,500	150	1,500		
48	Cie de chemin de fer Midland du Manitoba	27	270	25	250		
49	Montréal et Atlantique	289	5,725	213	5,835	38	945
50	Montréal et ligne provinciale	48	1,440	25	750		
51	Montréal et Jonction du Vermont	281	8,430	143	4,290	4	120
52	Morrissey, Fernie et Michel	7	140	1	14		
53	Nelson et Fort-Sheppard	20	200	17	170		
54	Cie de ch. de fer et de houille N.-B	6	160	53	1,330		
55	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	4	70	41	615		
56	Nouveau-Brunswick-Sud						
57	New Westminster-Sud						
58	Nosbonsing et Nipissing						

terminé le 30 juin 1908, montrant le nombre et la capacité totale.

Wagons à houille.		Wagons réservoirs.		Wagons à compartiment frigorifique.		Autres wagons.		Total.		
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
50	1,000	....	....	....	....	....	....	65	1,300	1
27	830	....	....	....	....	328	11,520	863	30,765	2
....	....	....	....	....	....	10	150	14	210	3
....	....	....	....	....	....	22	745	22	745	4
....	....	....	....	....	....	....	....	144	3,190	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
3	75	....	....	....	....	....	....	5	135	7
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9
12	240	....	....	4	80	....	....	222	4,200	10
4	80	....	....	....	....	....	....	19	420	11
....	....	....	....	....	....	....	....	43	730	12
....	....	....	....	....	....	6	120	8	170	13
47	1,080	35	710	....	....	....	....	1,771	55,930	14
1,787	27,098	40	1.000	144	3,965	50	1,500	12,055	307,883	15
22	330	....	....	3	30	4	40	473	4,840	16
73	2,600	....	....	69	2,070	200	8,400	7,830	234,330	17
50	2,500	....	....	2	60	50	2,000	651	21,030	18
53	1,325	....	....	4	100	....	....	944	22,273	19
2,210	95,190	4	80	1,016	27,410	983	29,755	44,692	1,320,280	20
....	....	....	....	....	....	....	....	40	1,500	21
....	....	....	....	....	....	....	....	30	450	22
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	23
10	400	....	....	....	....	....	....	255	6,610	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
485	5,805	....	....	....	....	....	....	520	6,275	26
25	500	....	....	....	....	7	120	488	10,835	27
....	....	....	....	....	....	....	....	8	80	28
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29
3,454	138,680	117	2,180	955	28,540	....	....	29,241	823,560	30
84	3,010	....	....	25	750	....	....	2,387	65,220	31
7	70	1	30	2	60	....	....	350	9,170	32
....	....	....	....	....	....	....	....	7	140	33
....	....	....	....	....	....	....	....	70	2,000	34
148	4,440	....	....	....	....	....	....	185	5,500	35
....	....	....	....	....	....	....	....	32	640	36
....	....	....	....	....	....	9	180	42	840	37
....	....	....	....	....	....	....	....	2	24	38
....	....	....	....	....	....	10	300	28	775	39
....	....	....	....	....	....	2	40	52	1,040	40
....	....	....	....	....	....	....	....	23	345	41
238	7,030	....	....	....	....	....	....	238	7,030	42
....	....	....	....	....	....	....	....	10	100	43
....	....	....	....	....	....	....	....	26	765	44
45	1,290	....	....	....	....	....	....	81	2,265	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	....	....	....	....	....	500	5,000	47
....	....	....	....	....	....	....	....	52	520	48
....	....	....	....	1	30	....	....	541	12,535	49
5	150	....	....	....	....	....	....	78	2,340	50
28	840	....	....	4	120	1	30	461	13,830	51
57	1.710	....	....	....	....	....	....	65	1,864	52
....	....	....	....	....	....	....	....	37	370	53
10	250	....	....	....	....	....	....	69	1,740	54
....	....	....	....	....	....	....	....	45	685	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	58

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés. Nombre.	Wagons fermés. Capacité totale.	Trucs. Nombre.	Trucs. Capacité totale.	Wagons à bestiaux. Nombre.	Wagons à bestiaux. Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
59	Cie de houille et d'acier de la Nouvelle-Ecosse ...	2	30	15	150	......	....
60	Montagne d'Orford.....	......	....	11	220	... .	....
61	Ottawa et New-York. ...	4	80	14	280	.... .	....
62	Cie de ch. de fer et de carrières de Phillipsburg..	......	....	.. ..	....	......	..... .
63	Cie de c. de f. et embr. Princeton de Washington.	25	750	10	300	......	....
64	Ch. de fer de Père-Marquette..................	1,370	44,890	143	3,910	36	1,050
65	Québec-Central..........	308	7,415	325	7,260	74	1,965
66	Québec et Lac Saint-Jean........	569	16,880	281	6,770	22	525
67	Cie de ch. de fer, d'éc. et de force mot. de Québec.	17	340	79	1,580	....	....
68	Québec, Montréal et Sud..........	1,401	42,030	48	960	......	....
69	Montagne-Rouge	9	180	7	140	......	....
70	Rutland et Noyan........	50	1,500	5	150	2	40
71	Salisbury et Harvey	3	60	29	435	1	10
72	Schomberg et Aurora.....	....	... .	15	150	......	....
73	Stanstead, Shefford et Chambly............	56	1,680	109	3,270	1	30
74	Tunnel Saint-Clair..........	....	.. ..	....	....	......	... .
75	Saint-Laurent et Adirondack.........	75	1,500	30	600	......	....
76	Sydney et Louisburg (Cie de houille Dominion)..	16	320	66	1,020	......	....
77	Témiscouata..........	74	1,830	61	1,320	......	....
78	Témiscamingue et Ontario-Nord............	50	1,500	494	16,820	10	300
79	Mille-Iles...	....	....	1	20	......	....
80	Toronto, Hamilton et Buffalo......	188	5,640	93	2,665	10	300
81	Vancouver, Victoria et de l'Est..........	... ..	......	15	300	.....	....
82	Vancouver Westminster et Yukon..........	....	....	....	....	......	....
83	Victoria et Sydney, C.-B....	2	40	15	300	. ..	..... .
84	Cie de ch. de f. term. Victoria et de pass. d'eau..	... .	....	....	....	.....	....
85	Cie de ch. de fer Wabash (au Canada.)......	559	17,640	22	750	86	2,520
86	Cie houillière de Wellington....	5	70	14	190	......	... ...
87	Cie houillière de Wellington (ch. de f. Ladysmith)	.. . ..	....	17	175	......	....
88	York et Carleton..........	... . ..	....	4	60	.....	... .
	Total..........	72,862	2,048,227	21,781	592,946	5,047	133,578

terminé le 30 juin 1908, indiquant le nombre et la capacité totale—*Fin.*

Wagons à houille.		Réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
26	52	....	....	....	....	....	....	43	700	59
....	....	....	....	....	....	....	....	11	220	60
....	....	....	....	....	....	....	....	18	360	61
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62
....	....	....	....	....	....	....	....	35	1,050	63
635	21,075	....	....	11	325	....	....	2,195	71,250	64
....	....	....	....	6	180	....	....	713	16,820	65
....	....	....	....	4	60	....	....	945	25,670	66
69	1,405	....	....	....	....	....	....	110	2,200	67
14	280	....	....	....	....	....	....	1,449	42,990	68
....	....	....	....	....	....	....	....	16	320	69
....	....	....	....	....	....	....	....	59	1,770	70
2	80	....	....	....	....	....	....	33	505	71
....	....	....	....	....	....	....	....	15	150	72
10	300	....	....	1	30	....	....	177	5,310	73
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	74
....	....	....	....	....	....	....	....	105	2,100	75
....	....	....	....	....	....	....	....	1,506	30,880	76
1,424	29,540	....	....	....	....	....	....	135	3,150	77
....	....	....	....	....	....	....	....	554	18,620	78
....	....	....	....	....	....	....	....	1	20	79
....	....	....	....	....	....	....	....	291	8,605	80
....	....	....	....	....	....	248	12,400	263	12,700	81
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	82
....	....	....	....	....	....	....	....	17	340	83
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	84
94	3,720	....	....	172	5,160	....	....	933	29,790	85
172	4,410	....	....	....	....	....	....	191	4,670	86
236	4,380	....	....	....	....	11	110	264	4,665	87
....	....	....	....	....	....	....	....	4	60	88
11,616	362,233	197	4,000	2,423	69,000	1,941	67,410	115,867	3,277,394	

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS. De pierre. Nombre.	De pierre. Longueur totale. Pds. Pcs.	De pierre. Longueur minimum. Pds. Pcs.	De pierre. Longueur maximum. Pds. Pcs.	De fer. Nombre.	De fer. Longueur totale. Pds. Pcs.	De fer. Longueur minimum. Pds. Pcs.	De fer. Longueur maximum. Pds. Pcs.	De bois. Nombre.	De bois. Longueur totale. Pds. Pcs.	De bois. Longueur minimum. Pds. Pcs.	De bois. Longueur maximum. Pds. Pcs.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta									4	615 0	80 0	300 0
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson					2	473 0	290 0	423 0				
3	Atlantique et Lac Supérieur					5	1,277 0						
4	Bedlington et Nelson									1	75 0		
5	Baie de Quinté					12	1,010 0			1	60 0		
6	Cie de ch. de fer et de houille de Beersville												
7	Yukon britannique												
8	Brockville, Westport et Nord-Ouest					1	69 0	69 0	69 0	31	306 0	3 0	65 0
9	Bouctouche et Moncton												
10	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson									1	252 0		
11	Canada-Sud	32	645 9	8 0	93 0	47	6,027 5	11 0	1,735 0	3	263 0	9 6	145 6
	Chemins de fer de l'Etat—												
12	Intercolonial					*396	37,071 0	10 0	1,785 6	94	4,583 2	12 0	497 0
13	Ile-du-Prince-Edouard					44	4,858 0			14	252 0		
14	Canadian-Northern					11	10,690 4	350 0	1,866 5	36	4,175 8	30 0	383 9
15	Canadian-Northern, Ontario					20	2,314 0	20 0	223 0				
16	Canadian-Northern, Quebec					20	5,251 7	20 0	1,416 6				
17	Canadian du Pacifique	61	3,391 0	10 0	172 0	468	54,176 2	10 0	3,654 0	} 1263	78,960 4	5 0	1,880 0
18	Cap-Breton	4	309 0	33 0	370 0	*270	41,731 0	20 0	1,150 0				
19	Caraquette et Rive du golfe									9	1,775 0	50 0	400 0
20	Ontario-Central					11	1,134 0	34 0	490 0	1	45 0	45 0	45 0
21	Cie de ch. de fer et de h. de Cumberland					5				1			
22	Crow's Nest du Sud									8	2,254 0	44 0	450 0
23	Dominion-Atlantique					17	4,074 8	29 0	1,207 3	7	2,263 0	40 0	580 0
24	Elgin et Havelock					3	150 0	50 0	50 0				
25	Esquimalt et Nanamo												
26	Grand-Tronc (Canada Atlantique)					69	10,743 4	19 6	3,930 0	75	13,197 1	14 0	784 0
27	Grand-Tronc (en Canada)	136	8,251 3	10 0	300 0	842	94,185 1	10 0	6,594 0	413	19,778 7	8 0	560 0
28	Grand-Tronc Pacifique (en voie de const.)												
29	Halifax et Southwestern	1	50 0	50 0	50 0	61	5,516 3	17 0	403 0	77	1,288 0	12 0	56 0
30	Hampton et Saint-Martin												
31	Hereford					6	292 8	23 0	71 6	4	637 1	40 6	318 6

32	Hillcrest Ry. and Coal Co.									1	200 0		
33	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness.					9	525 0	20 0	120 0	5	52 0	8 0	14 0
34	Irondale, Bancroft et Ottawa					1	90 0			16	575 0		
35	Kalso et Slocan									15	2,397 0	48 0	395 0
36	Kent du Nord	1	30 0										
37	Kingston et Pembroke					10	448 0	24 0	105 0	77	731 0	4 0	47 0
38	Klondyke Mines					2	486 11	80 0	406 11				
39	Lac Érié et rivière Détroit, et London et					9	3,217 0	55 0	1,215 0				
40	Port Stanley					6	1,466 0	55 0	596 0				
41	Liverpool et Milton									1	210 0		
42	Lotbinière et Mégantic					1	34 0	34 0	34 0				
43	Rivière Maganetawan												
44	Manitoulin et rive Nord									3	304 3	51 3	183 0
45	Vallée de la Massawippi	1	12 0							10	381 8	10 0	141 0
46	Montréal et Atlantique					19	2,028 4	23 0	287 0	3	744 8	125 7	387 9
47	Montréal et Ligne Provinciale					1	94 0	94 0	94 0	12	955 3	8 0	724 9
48	Montréal et Jonction du Vermont					1	289 3	289 3	289 3	1	25 0	25 0	25 0
49	Midland de Manitoba									1	250 0		
50	Morrissey, Fernie et Michel									1	900 0		
51	Jonction de Napierville					8	255 6	13 0	55 0				
52	Nelson et Fort-Sheppard					*1	500 0			1	80 0		
53	Cie de ch. de f. et de houille du N.-Brunswick					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
54	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard									7	1,035 0	52 0	350 0
55	Nouveau-Brunswick Sud					4	271 0	34 0	108 0	59	1,712 0	7 0	246 0
56	New-Westminster Sud									1	70 0	70 0	70 0
57	Nosbonsing et Nipissing												
58	Nova Scotia Steel and Coal Co.												
59	Montagne d'Orford									21	687 6	10 0	78 6
60	Ottawa et New-York					5	2,606 0	40 0	2,236 0				
61	Cie de ch. de f. et des carrières de Philipsburg												
62	Princeton Branch of the Washingtion Co., Ry. (U. S.)					2	721 8	253 0	468 8				
63	Compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec												
64	Québec-Central					47	3,420 2	15 0	646 5				
65	Québec et Lac Saint-Jean					26	3,569 0	24 0	220 0	1	77 0		
66	Quebec Ry., Light and Power Co					14	1,230 0	13 0	300 0				
67	Québec, Montréal et Sud					6	2,444 0	34 0	965 8				
68	Montagne-Rouge												
69	Rutland et Noyan												
70	Salisbury et Harvey					1				13			
71	Schomberg et Aurora												
72	Stanstead, Shefford et Chambly					1	112 6	112 6	112 6	5	549 0	14 0	134 0
73	Tunnel de Sainte-Clair												
74	Saint-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
75	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co					11	567 0	12 0	330 0				
76	Témiscouata					5	834 0	54 6	292 0				
77	Témiscamingue et Ontario-Nord					12	2,160 8	28 0	650 8	25	7,600 0		
78	Mill-Ils					5	795 1	103 0	250 4				

* Acier.

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminée le 30 juin 1908—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS.											
		De pierre.				De fer.				De bois.			
		Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum.	Longueur maximum.
			Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.		Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
79	Toronto, Hamilton et Buffalo					12	1,587 6	13 6	480 0				
80	Vancouver, Victoria et de l'Est												
81	Victoria et Sidney									6	1,343 0	60 0	415 0
82	Vancouver Copper Co's. Ry												
83	Wellington Colliery Co					1	200 0						
84	York et Carleton									3	900 0	200 0	480 0
	Totaux	236				2,542				2,337			

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS. Combinaison. Nombre.	PONTS. Combinaison. Longueur totale. Pds. Pcs.	PONTS. Combinaison. Longueur minimum. Pds. Pcs.	PONTS. Combinaison. Longueur maximum. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Nombre.	PONTS. Total. Longueur totale. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Longueur minimum. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Longueur maximum. Pds. Pcs.	Chevalets. Nombre.	Chevalets. Longueur totale. Pds. Pcs.	Chevalets. Longueur minimum. Pds. Pcs.	Chevalets. Longueur maximum. Pds. Pcs.
1	Cie de ch. de fer et d'irrigation d'Alberta					4	615 0	80 0	300 0	4	3,420 0	90 0	1,515 0
2	Algoma-Central et Baie d'Hudson	2	991 0	481 0	510 0	4	1,464 0			45	12,191 0	56 0	1,624 0
3	Atlantique et Lac-Supérieur	2	950 0			7	2,227 0			9	1,346 0		
4	*Atlantique, Québec et de l'Ouest												
5	Baie-de-Quinté					13	1,070 0						
6	Bedlington et Nelson					1	75 0			12	3,407 0	65 0	767 0
7	Cie de houille et de ch. de fer de Beersville												
8	Yukon-Britannique	1	150 0			1	150 0			30	2,322 4	16 0	702 4
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest	19	179 0	6 0	12 0	51	554 0			2	1,275 0	575 0	700 0
10	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson					1	252 0			28	3,183 0	56 0	418 0
11	Bruce-Mines et Algoma												
12	Bouctouche et Moncton												
13	Cie de houille et de ch. de fer du Canada												
14	Canada-Sud					82	6,936 2			34	2,191 6	9 0	508 0
	Chemins de fer de l'Etat—												
15	Intercolonial					490	41,654 2			22	9,669 4	41 0	2,964 0
16	Ile-du-Prince-Edward					58	5,110 0						
17	Canadian-Northern					47	14,866 0			1,500	156,115 0	8 0	3,750 0
18	Canadian-Northern, Ontario	2	49 0	22 0	27 0	22	2,363 0			81	9,983 0	15 0	675 0
19	Canadian-Northern, Québec	11	8,460 0	16 0	3,485 6	31	13,711 7			34	4,137 0	12 0	450 0
20	Canadien-Pacifique	418	13,104 6	3 4	1,706 0	2,480	191,363 0			1,386	200,073 5	5 0	9,085 0
21	Cap-Breton					4	309 0	33 0	370 0				
22	Caraquet et rive du golfe					9	1,775 0	50 0	400 0				
23	Carillon et Grenville												
24	Ontario-Central					12	1,179 0						
25	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau					8	2,254 0			32	9,212 0	14 0	1,702 0
26	Cie de ch. de fer et de h. de Cumberland					6							
27	Dominion-Atlantique					24	6,337 8			29	8,418 0		
28	Elgin et Havelock					3	150 0	50 0	50 0	6	1,070 0	30 0	400 0
29	Esquimalt et Nanaïmo												

* En voie de construction.

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	PONTS. Combinaison. Nombre.	PONTS. Combinaison. Longueur totale. Pds. Pcs.	PONTS. Combinaison. Longueur minimum. Pds. Pcs.	PONTS. Combinaison. Longueur maximum. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Nombre.	PONTS. Total. Longueur totale. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Longueur minimum. Pds. Pcs.	PONTS. Total. Longueur maximum. Pds. Pcs.	Chevalets. Nombre.	Chevalets. Longueur totale. Pds. Pcs.	Chevalets. Longueur minimum. Pds. Pcs.	Chevalets. Longueur maximum. Pds. Pcs.
30	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	4	827 0	100 0	371 0	148	24,767 5						
31	Grand-Tronc—en Canada	89	7,536 0	11 0	539 0	1,480	129,750 11			28	2,336 0	21 0	525 0
32	Grand-Tronc Pacifique (en v. de constr)												
33	Halifax et Sud-Ouest					139	6,854 3			39	6,245 0	13 0	804 0
34	Hampton et Saint-Martin												
35	Hereford					10	929 9			2	478 9	119 9	359 0
36	Hillcrest Ry. Coal and Coke Co					1	200 0						
37	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness					14	577 0			14	2,139 0	48 0	420 0
38	Irondale, Bancroft et Ottawa					17	665 0						
39	Kaslo et Slocan					15	2,397 0						
40	Kent-Nord					1	30 0						
41	Vallée de la Rivière Kettle												
42	Kingston et Pembroke					87	1,179 0			3	423 0	36 0	247 0
43	Mines du Klondyke					2	486 11	80 0	406 11	15	2,965 5	32 0	425 0
44	London et Port-Stanley					6	1,466 0	55 0	596 0				
	Lac Erié et Rivière Détroit					9	3,217 0	55 0	1,215 0	92	2,250 0	8 0	245 0
45	Liverpool et Milton					1	210 0	210 0	210 0				
46	Lotbinière et Mégantic					1	34 0	34 0	34 0	1	600 0		600 0
47	Rivière-Maganetawan	1	215 0	215 0	215 0	1	215 0						
48	Manitoulin et Rive-Nord	11	2,223 0	26 0	403 0	14	2,527 3						
49	Vallée de la Massawippi					11	393 8			7	878 5	40 0	224 0
50	Montréal et Atlantique					22	2,773 2			458	8,532 0	5 0	683 0
51	Montréal et Ligne Provinciale					13	1,049 3			39	1,119 0	6 0	113 0
52	Montréal et Jonction du Vermont					2	314 3	25 0	289 3	5	1,122 0	18 8	25 0
53	Midland du Manitoba					1	250 0			60	6,782 0	28 0	602 0
54	Morrissey, Fernie et Michel					1	900 0			4	995 0	20 0	500 0
55	Jonction de Napierville					8	255 6						
56	Nelson et Fort-Sheppard					2	580 0			42	5,281 0	14 0	512 0
57	Cie de h. et de ch. de fer du N.-Brunswick					8	1,113 0			21	4,567 0	40 0	500 0
58	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard					7	1,035 0	52 0	350 0				
59	Nouveau-Brunswick-Sud					63	1,983 0			10	732 0	28 0	220 0
60	New-Westminster-Sud					1	70 0	70 0	70 0	9	1,424 0		

61	Nosbonsing et Nipissingue												
62	Cie d'acier et de houille de la N.-Ecosse												
63	Montagne d'Orford					21	687 6	10 0	78 6	3	362 0	78 0	196 0
64	Ottawa et New-York					5	2,606 0	40 0	2,236 0	16	1,187 0	30 0	107 0
65	Cie de c. de f. et de carrière de Philipsburg												
66	Princeton Branch of the Washington Co. Ry. (E.-U.)					2	721 8	253 0	468 8	1	48 0	48 0	48 0
67	Cie du chemn de fer et du Pont de Québec (sous construction)												
68	Québec-Central					47	3,420 2	15 0	646 5				
69	Québec et Lac Saint-Jean					27	3,646 0	24 0	220 0	17	1,139 0	20 0	260 0
70	Cie de ch. de f. de Québec et force motrice					14	1,230 0	13 0	300 0	1	50 0	50 0	50 0
71	Québec, Montréal-Sud					6	2,444 0	34 0	965 8	23	3,890 0	22 0	1,001 0
72	Montagne-Rouge									8	1,511 0	14 0	432 0
73	Rutland et Noyan												
74	Salisbury et Harvey					14	185 0						
75	Schomberg et Aurora												
76	Stanstead, Shefford et Chambly					6	661 6	14 0	134 0	24	2,165 8	11 0	1,526 6
77	Tunnel de Sainte-Clair												
78	Saint-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
79	Sydney et Louisbourg (Cie de h. du Can.)					11	567 0	12 0	330 0	4	680 0	150 0	380 0
80	Témiscouata	43	6,271 0	29 0	558 0	48	7,105 0						
81	Témiscamingue et Ontario-Nord					37	9,760 8			1	7 4,645 0	60 0	950 0
82	Mille-Iles					5	795 1	103 0	250 4				
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	2	151 10	40 0	111 10	14	1,739 4			41	1,545 0	8 0	247 0
84	Vancouver, Victoria et de l'Est					6	1,343 0	60 0	415 0	100	34,559 0	7 0	4,255 0
85	Vancouver Copper Co.'s Ry												
86	Victoria et Sidney									6	935 0	22 0	520 0
87	Ch. de f. terminal de Victoria et pass. d'eau												
88	Cie houillière de Wellington					4	1,100 0						
89	York et Carleton												
	Total	605				5,720				4,376			

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passages à niveau.			Passages au-dessus de la voie publique.											
					Ponts.			Conduites.			Chevalets.			Total.		
		Garde.	Sans garde.	Total.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Haut'r de la conduite la pl. basse au-dessus des rails.		Nombre.	Haut'r du chevalet le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.	
						Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta															
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	2	10	12												
3	Atlantique et Lac Supérieur				3	21	0							3	21	0
4	*Atlantique, Québec et de l'Ouest															
5	Baie de Quinté		73	73	3									3		
6	Bedlington et Nelson		3	3												
7	Cie de chemin de fer et de houille de Beersville		3	3												
8	Yukon-Britannique															
9	Brockville, Westport et Nord-Ouest		35	35												
10	Bruce-Mines et Algoma															
11	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson		77	77												
12	Bouctouche et Moncton		21	21												
13	Cie de chemin de fer et de houille du Canada	9	3	12												
14	Canada-Sud	28	412	440	1	22	0				16	21	0	17	21	0
15	Chemins de fer de l'Etat :—															
16	Intercolonial	23	934	957	33	18	9							33	18	9
17	Ile-du-Prince-Edouard		1,018	1,018	2	16	6							2	16	6
18	Canadian-Northern	3	36	39												
19	Canadian-Northern, Ontario				1	21	0				5	22	6	6	21	0
20	Canadian-Northern, Québec	3		3												
21	Canadien-Pacifique	2,888	3,538	6,426	61	15	8				20	19	2	81	15	8
22	Cap-Breton		12	12												
23	Caraquet		21	21												
24	Carillon et Grenville	1	8	9	1	16	0							1	16	0
25	Ontario-Central		105	105												
26	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau		6	6												
27	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	17		17												
28	Dominion-Atlantic	2	230	232	5	22	0							5	22	0
29	Elgin et Havelock		12	12												

* Envoie de construction.

30	Esquimalt et Nanaïmo											
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	11	309	320	5	20 6					5	20 6
32	Grand-Tronc, en Canada	99	3,001	3,100	48	16 6			177	16 6	225	16 6
33	*Grand-Tronc Pacifique											
34	Rive du Golfe											
35	Halifax et Sud-Ouest		239	239								
36	Hamilton et Saint-Martin		21	21								
37	Hereford		29	29								
38	Cie de chemin de fer, de houille et coke de Hillcrest		3	3								
39	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness		59	59								
40	Irondale, Bancroft et Ottawa		17	17								
41	Kaslo et Slocan		9	9								
42	Kent-Nord		2	2								
43	Vallée de la rivière Kettle											
44	Kingston et Pembroke		56	56	1	16 5					1	16 5
45	Mines du Klondyke											
46	London et Port Stanley	10	255	265								
47	Liverpool et Milton	2	33	35					4	20 0	4	20 0
48	Lac Érié et rivière Détroit											
49	Lotbinière et Mégantic		9	9								
50	Riviere Maganetawan		4	4								
51	Manitoulin et Rive Nord											
52	Vallée Massawippi	1	28	29	1	17 2					1	17 2
53	Montréal et Atlantique		182	182					1	18 10	1	18 10
54	Montréal et ligne provinciale		38	38								
55	Montréal et jonction du Vermont		23	23								
56	Morrissey, Fernie et Michel		2	2								
57	Midland du Manitoba		120	120								
58	Nakusp et Slocan											
59	Jonction de Napierville		18	18								
60	Nelson et Fort Sheppard		5	5								
61	Cie de chemin de fer et houille du Nouveau-Brunswick											
62	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		26	26								
63	Nouveau-Brunswick-Sud		55	55								
64	New-Westminster Sud		25	25								
65	Nosbonsing et Nipissing		2	2	2	22 0					2	22 0
66	Cie de houille et d'acier de la Nouvelle-Ecosse		4	4								
67	Montagne d'Orford		43	43								
68	Ottawa et New-York		69	69					1	20 0	1	20 0
69	Cie de chemin de fer et de carrière de Philipsburg											
70	Princeton Branch of Washington Co. Ry., E.-U											
71	Québec-Central		115	115								
72	Québec et Lac Saint-Jean	1		1					2	11 0	2	11 0
73	Cie de ch. de fer, d'éclairage et de f. motrice de Québec		17	17								
72	Québec, Montréal et Sud		98	98								
73	Montagne-Rouge		7	7								
74	Rutland et Noyau											
75	Salisbury et Harvey								2	15 0	2	15 0
76	Schomberg et Aurora											
77	Stanstead, Shefford et Chambly		44	44								

TABLEAU 15.—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tunnels.			Passages au-dessus de la voie publique.							
					Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.	
		Garde.	Sans garde.	Total.	Nombre.	Haut. de la plus basse passage au-dessus des rails.	Nombre.	Haut'r du plus bas conduite au-dessus des rails.	Nombre.	Haut'r du plus bas chevalet au-dessus des rails.	Nombre.	Haut'r du plus bas passage au-dessus des rails.
		Nombre.	Nombre.	Nombre.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.		Pds. Pcs.
78	Tunnel Saint-Clair											
79	Saint-Laurent et Adirondack	2	33	35					1	20 0	1	20 0
80	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.)				2	16 6					2	16 6
81	Témiscouata		37	37	2	16 0					2	16 0
82	Témiscamingue et Ontario-Nord		50	50								
83	Mille-Iles		20	20								
84	Toronto, Hamilton et Buffalo	7	132	139					7	21 6	7	21 6
85	Chemin de fer de la cie de laiton de Vancouver											
86	Vancouver, Victoria et Est	3	51	54	2	22 0					2	22 0
87	Vancouver, Westminster et Yukon											
88	Victoria et Sidney		17	17					1		1	
89	Victoria Terminal et bateau-passeur		14	14								
90	Cie de chemin de fer houillère Wellington	3	6	9								
91	York et Carleton											
	Total final	3,115	11,884	14,999	173				237		410	

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passage au-dessus de la voie publique.												Tunnels.		
		Ponts.			Conduites.			Chevalets.			Total.					
		Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Haut'r de la cond. la plus basse au-dessus des rails.		Nombre.	Haut'r du chevalet le plus bas au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.		Nombre.	Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails.	
			Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.		Pds.	Pcs.
1	Cie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	1	16	2	....	....	....	....	....	....	1	16	2	....	....	....
3	Atlantique et Lac-Supérieur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4	*Atlantique, Québec et de l'Ouest	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
5	Baie de Quinté	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....
6	Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	Cie de chemin de fer et de houille de Beersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
8	Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Yukon-Britannique	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
10	Brockville, Westport et Nord-Ouest	1	32	5	....	....	....	....	....	....	1	32	5	....	....	....
11	Mines de Bruce et Algoma	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Bouctouche et Moncton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
13	Cie de chemin de fer et de houille du Canada	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
14	Canada-Sud	2	21	4	....	....	....	....	....	....	2	21	4	....	....	....
15	Chemins de fer de l'Etat—															
16	Intercolonial	1	16	8	....	....	....	....	....	....	1	16	8	1	....	....
17	Ile-du-Prince-Edouard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
18	Canadian-Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	Canadian-Northern, Ontario	3	22	10	....	....	....	....	....	....	3	22	10	....	....	....
20	Canadian-Northern, Québec	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
21	Canadien-Pacifique	38	14	6	....	....	....	5	16	0	43	16	0	51	17	6
22	Cap-Breton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
23	Caraquette et Rive du Golfe	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
24	Carillon et Grenville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
25	Ontario-Central	1	20	1½	....	....	....	....	....	....	1	20	1½	....	....	....
26	Passe-du-Nid-de-Corbeau-Sud	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	201	0
27	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
28	Dominion-Atlantique	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
29	Elgin et Havelock	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
30	Esquimault et Nanaïmo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

* En voie de construction.

TABLEAU 15.—Sommaire ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passage au-dessous de la voie publique. Ponts. Nombre.	Ponts. Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails. Pds. Pcs.	Conduites. Nombre.	Conduites. Haut'r de la cond. la plus basse au-dessus des rails. Pds. Pcs.	Chevalets. Nombre.	Chevalets. Haut'r du chevalet le plus bas au-dessus des rails. Pds. Pcs.	Total. Nombre.	Total. Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails. Pds. Pcs.	Tunnels. Nombre.	Tunnels. Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails. Pds. Pcs.
31	Grand-Tronc (Canada-Atlantique)	4	22 0					4	22 0		
32	Grand-Tronc	102	16 4	1	21 3½	2	21 3½	105	16 4		
33	*Grand-Tronc Pacifique										
34	Halifax et Sud-Ouest										
35	Hampton et Saint-Martin										
36	Hereford										
37	Cie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest										
38	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness			1	50 0			1	50 0		
39	Irondale, Bancroft et Ottawa										
40	Kaslo et Slocan										
41	Kent-Nord										
42	Vallée de la Rivière Kettle										
43	Kingston et Pembroke										
44	Mines du Klondike										
45	Lac-Erié et Rivière Détroit										
46	Liverpool et Milton										
47	Lotbinière et Mégantic										
48	Rivière Maganetawan										
49	Manitoulin et Rive-Nord										
50	Vallée de Massawippi										
51	Midland du Manitoba										
52	Montréal et Atlantique										
53	Montréal et Ligne Provinciale										
54	Montréal et Jonction du Vermont										
55	Morrissey, Fernie et Michel										
56	Nelson et Fort-Sheppard										
57	Cie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick										
58	Cie de chemin de fer et Ile-du-Prince-Edouard										
59	Nouveau-Brunswick-Sud										
60	New-Westminster-Sud										
61	Nova Scotia Steel and Coal Co										

* En voie de construction.

62	Nosbonsing et Nipissingue										
63	Montagne d'Orford					1	46 5	1	46 5		
64	Ottawa et New-York										
65	Cie de ch. de fer et carrière de Philipsburg										
66	Embr. de Princeton du ch. de f. Washington E.-U.										
67	*Cie de ch. de fer et du pont de Québec										
68	Québec-Central										
69	Québec et Lac Saint-Jean										
70	Cie d'éclairage et de force motrice du ch. de fer Québec										
71	Québec, Montréal et Sud										
72	Montagne Rouge										
73	Rutland et Noyan										
74	Salisbury et Harvey										
75	Schomberg et Aurora										
76	Stanstead, Shefford et Chambly										
77	Tunnel Saint-Clair										
78	Saint-Laurent et Adirondack										
79	Cie houillère Dominion de Sydney et Louisburg	1	16 5			1	16 6	2	16 5		
80	Témiscouata										
81	Témiscamingue et Ontario-Nord										
82	Mille-Iles										
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	2	18 8½					2	18 8½	1	1,903·4
84	Vancouver, Victoria et de l'Est									4	1,479·0
85	Cie de ch. de f. et de cuivre de Vancouver										
86	Victoria et Sydney										
87	Victoria Terminal et bateau-passeur										
88	Cie de ch. de fer et de houille de Wellington										
89	York et Carleton										
	Total	158		2		9		169		62	

* En voie de construction.

TABLEAU 16 A.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE DES

VOYA

Numéro.	Nom du chemin de fer.	GENRE DE									
		Collisions.		Déraillements.		Rupture des trains.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada-Sud	..	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....
	Chemin de fer de l'Etat—										
2	Intercolonial	....	5	.....	10	.....	....	.....	.....	1	4
3	Ile-du-Prince-Edouard	..	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..	.....
4	Canadian-Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Canadien-Pacifique	2	35	8	56	.....	.....	.....	.....	3	12
6	Grand-Tronc	....	34	....	31	.....	1	.....	.....	2	4
7	Kingston et Pembroke	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	Montréal et Atlantique	....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....
9	Montréal et ligne Provinciale	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Morrissey, Fernie et Michel	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	Nelson et Fort-Sheppard	....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	....
12	Cie d'écl. et de force mot. Québec	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
14	Toronto, Hamilton et Buffalo	....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	Ch. de fer Wabash en Canada	....	13	.....	27	..	....	.....	.....	.....	....
	Total	2	88	8	131	....	1	.....	.....	6	20

Courriers, messageries et employés de pullmans—Canadien-Pacifique : 6 blessés, 3 tués. Grand-Tronc

l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre d'accident.

CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

GEURS.

L'ACCIDENT.

Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons. — Aux passages à niveau.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons. — Aux gares.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons. — A d'autres endroits le long de la voie.		Autres causes		Total des accidents aux voyageurs.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
	1										1	1
	6								2	1	27	2
											1	3
1	3							1	5	2	8	4
3	21			2		1			20	19	144	5
1	15			1	4	1	1		12	5	102	6
	1										1	7
									1		1	8
									1		1	9
	1										1	10
					1						8	11
	1										1	12
1										1		13
	1										1	14
											40	15
6	50			3	5	2	1	1	41	28	337	

6 blessés. Par le Wabash : 1 blessé. Total—16 blessés ; 3 tués.

TABLEAU 16 B.—Sommaire des accidents aux personnes

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre de									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Baie de Quinté	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Canada Coals and Railway Co.	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....
3	Canada-Sud	1	9	....	3	....	2	....	....	....	....
	Chemins de fer de l'Etat—										
4	Intercolonial	2	21	....	4	....	2	....	....	1	1
5	Ile-du-Prince-Edouard	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
6	Canadian-Northern	....	8	....	....	1	1	....	1	....	2
7	Canadian-Northern, Ontario	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....
8	Canadian-Northern, Québec	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
9	Canadien-Pacifique	7	52	13	19	7	18	....	3	....	8
10	Crow's Nest Southern	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....
11	Dominion Atlantic	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Grand-Tronc	5	36	6	25	3	9	....	5	....	4
13	Grand-Tronc (Canada Atlantique)	....	4	1	4	2	5	....	....	....	....
14	Hereford	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
15	Lac Erié et Rivière Détroit	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
16	Vallée de la Massawippi	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
17	Montréal et Atlantique	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
18	Montréal et ligne provinciale	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	Montréal et jonction du Vermont	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
20	Morrissey, Fernie et Michel	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....
21	Nelson et Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
22	Montagne d'Orford	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
23	Québec-Central	....	1	....	....	1	1	....	....	....	....
24	Cie ch. f., d'écl. et force mot. Québec	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
25	Québec et Lac Saint-Jean	....	1	1	2	1	3	....	....	....	....
26	Québec, Montréal et du Sud	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....
27	Salisbury et Harvey	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
28	Stanstead, Shefford et Chambly	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
29	Sydney et Louisbourg	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....
30	Témiscouata	....	5	....	....	....	....	....	....	....	....
31	Témiscamingue et Ontario-Nord	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
32	Mille-Iles	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
33	Vancouver, Victoria et de l'Est	....	2	....	....	....	2	....	....	....	....
34	Chemin de f. Wabash, au Canada	....	2	2	6	....	1	....	....	....	....
35	Wellington Colliery Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	16	151	23	64	15	47	....	10	1	15

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

HOMMES D'ÉQUIPE.

L'ACCIDENT.												
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions en dessus de la voie.		Autres causes.		Total des accidents aux hommes d'équipe.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2
....	12	1	2	1	1	....	....	....	13	3	42	3
1	7	....	3	1	....	....	....	....	13	5	51	4
....	....	....	2	1	....	....	....	....	3	1	6	5
3	3	....	3	2	1	1	....	....	17	7	36	6
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	7
....	1	....	3	....	1	....	....	....	5	....	11	8
11	53	....	27	6	17	....	3	3	65	47	265	9
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	11
4	56	3	25	5	20	....	9	3	69	29	258	12
....	2	....	1	....	....	....	....	1	3	4	19	13
....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	14
....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	1	2	15
....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	16
....	4	....	1	....	....	....	....	....	3	....	9	17
1	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	2	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	4	19
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	20
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	21
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	22
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	23
....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	7	25
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	26
....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	27
....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	2	28
....	1	....	....	....	1	....	....	....	2	1	5	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	30
....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	32
1	....	....	1	....	....	....	....	....	7	1	12	33
1	1	....	....	....	....	....	....	3	5	6	15	34
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	35
22	144	5	74	16	42	1	12	10	221	109	780	

TABLEAU 16, C.—Sommaire des accidents aux personnes

ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre de									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements-		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Baie-de-Quinté	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
3	Canada-Sud	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Chemins de fer de l'Etat—										
4	Intercolonial	......	......	......	3	......	......	......	......	......	......
5	Ile-du-Prince-Edouard	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Canadian-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Canadian-Northern, Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Canadian-Northern, Québec	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Pacifique-Canadien	......	......	......	4	......	1	......	......	......	......
10	Crow's Nest Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	Cie de c. de f. et de h. d'Inverness	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Vallée Massawippi	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Nouveau-Brunswick du Sud	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Stanstead, Shefford et Chambly	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
16	Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
17	Chemin de fer Wabash, au Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	......	......	7	......	2	......	......	......	1

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre d'accident.

PAR CONVOIS, DES LOCOMOTIVES ET DES WAGONS.

CANTONNIERS.

L'ACCIDENT.

Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions en-dessus de la voie.		Autres causes.		Total des accidents aux cantonniers.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	....	....	1	......	....	....	....	....	......	....	1	1
......	....	..	....	....	1	.....	....	......	1	....	3	2
......	....	..	2	4	1	....	....	......	1	4	4	3
......	....	....	....	1	2	....	....	......	1	1	6	4
......	....	......	2	....	......	......	....	....	....	....	2	5
1	....	....	......	....	2	......	....	....	1	1	3	6
......	1	......	......	....	2	......	....	....	....	....	3	7
......	....	......	....	....	......	......	....	......	1	....	1	8
2	11	....	9	21	11	1	2	1	37	25	75	9
....	1	....	......	....	....	......	....	.....	....	....	1	10
......	....	..	....	1	5	....	....	....	....	1	5	11
......	1	....	....	....	....	......	....	.....	....	....	1	12
....	....	..	....	....	1	....	....	....	....	....	1	13
......	....	.....	1	....	....	....	....	....	......	....	1	14
...	....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	15
......	....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	16
......	....	......	....	....	....	....	....	......	2	.....	2	17
3	14	......	16	27	25	1	2	1	44	32	111	

TABLEAU 16, D.—Sommaire des accidents aux personnes

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre de — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada-Sud..........	......	......	......	.....	......	... .	.... .	......	.....	.....
2	Canadian-Northern.	.....	2	.... .	......	......	......	......	......	......	.. ..
3	Canadien du Pacifique..........	2	4	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total.	2	6	......	.....	.....	......	.....	......	......	......

EMPLOYÉS—AIGUILLEURS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant — Tués.	Attelant — Blessés.	Collisions — Tués.	Collisions — Blessés.	Déraillements — Tués.	Déraillements — Blessés.	Rupture — Tués.	Rupture — Blessés.	Locomotives — Tués.	Locomotives — Blessés.
1	Canadian-Northern............	......	6	......	....	......	....	......	......	.....	......
2	Canadien du Pacifique...........	......	4	.....	....	......	......	......	.....	.....	......
3	Grand-Tronc	.. ...	8	.....	......	......	......	... .	.....	.....	......
4	Vancouver, Victoria et de l'Est...	......	......	......	... .	.....	1	.	......	.....	......
5	Ch. de fer Wabash (au Canada)..	.....	......	......	......	....	......	......	......	......	......
	Total.........	.... ..	18	. .	......	......	1	.....	.....	.....	.... .

EMPLOYES—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant — Tués.	Attelant — Blessés.	Collisions — Tués.	Collisions — Blessés.	Déraillements — Tués.	Déraillements — Blessés.	Rupture — Tués.	Rupture — Blessés.	Locomotives — Tués.	Locomotives — Blessés.
1	Canada-Sud	......	1	......	....	....	......	.... .	.....	......	......
2	Canadian-Northern..........	......	......	....	.	......	1	.....	. ....	......	.... .
3	Canadian-Northern, Québec......	......	.....	......	......	......	......	......	.....	......	......
4	Canadien du Pacifique.......... .	1	1	......	......	....	1	......	......	......	......
5	Toronto, Hamilton et Buffalo....	... ..	......	......	2	......	......	.....	. ....	... ..	... ..
	Total.....	1	2	......	2	.....	2	......	......	......	.... .

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant — Tués.	Attelant — Blessés.	Collisions — Tués.	Collisions — Blessés.	Déraillements — Tués.	Déraillements — Blessés.	Rupture — Tués.	Rupture — Blessés.	Locomotives — Tués.	Locomotives — Blessés.
1	Canadian-Northern...............	......	.....	.....	......	......	.... .	......	......	. .	......
2	Canadien du Pacifique	......	... ..	......	......	......	.....	......	......	......	. .
3	Grand-Tronc	......	.....	1	2	.....	......	......	......	......	......
	Total...	.. ...	....	1	2	. .	......	.....	......	......	.. ...

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, in liquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

EMPLOYÉS DE GARES.

L'ACCIDENT.										Total des accidents aux employés de gares.		Numéro.
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautés à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la vo e.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
... ..	....	.....	1	....	....	....	....	....	1	......	2	1
......	.. ..	......	3	....	1	....	....	....	....	....	6	2
1	3	......	....	....	1	....	... .	....	5	3	13	3
1	3	......	4	....	2	....	....	.... ..	6	3	21	

GARDIENS DE PASSAGES.

1	2	. ....	......	....	....	1	....	.. . ..	... ...	2	8	1
......	....	......	1	1	....	... .	....	2	5	3	10	2
.....	3	......	....	5	7	....	....	1	2	6	20	3
.... .	....	.....	... ..	....	....	. ....	. ...	... ..	....	....	1	4
......	....	......	....	... ...	....	.. ....	.... ..	....	1	....	1	5
1	5	.... .	1	6	7		....	3	8	11	40	

EMPLOYÉS AUX ATELIERS.

......	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
......	....	......	......	... ..	1	..	....	....	1	. ...	3	2
... .	....	......	. .....	....	....	....	....	....	8	.. ..	8	3
......	1	.	1	3	1	....	....	1	13	5	18	4
......	.... ..	......	....	....	....	.. ....	....	......	1	....	3	5
......	1	..	1	3	2	....	....	1	23	5	33	

EMPLOYÉS DE TÉLÉGRAPHIE.

......	....	......	1	....	....	....	....	....	....	.. ....	1	1
....	.... . .	.... .	....	1	....	....	..... .	....	1	1	1	2
...	....	....	....	....	....	....	....	....	.... ..	1	2	3
.... .	....	......	1	1	....	....	....	....	1	2	4	

TABLEAU 16, D. (*Fin*).—Sommaire des accidents aux personnes

ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre de							
		Attelant ou dételant des wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada-Sud								
	Chemins de fer de l'Etat—								
2	Intercolonial						1		
3	Canadian-Northern								
4	Canadian-Northern Québec								
5	Canadien du Pacifique				2		4	1	
6	Ontario-Central								
7	Nid-du-Corbeau-Sud								
8	Grand-Tronc	1	4	1	3				
9	Kingston et Pembroke								
10	Vallée de la Massawippi								1
11	Nelson et Fort-Sheppard								
12	New-Westminster-Sud								
13	Témiscouata								
14	Témiscamingue et Ontario-Nord						1		
15	Vancouver, Victoria et de l'Est						1		
16	Chemin de fer Wabash, en Canada		2				1		
	Total	1	6	1	5		8	1	1

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

EMPLOYÉS D'ATELIERS.

L ACCIDENT.

Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des convois, locomotives et wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions. en dessus de la voie.		Autres causes.		Total des accidents aux employés.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
						2	1					2	1	1
			1			2					2	2	4	2
			1		2		3				4		10	3
											1		1	4
		1	3	1	2	2	8			1	7	6	26	5
						1						1		6
			1				1						2	7
		4	4	1	6	20	20				16	27	53	8
				1							1	1	1	9
						1					1	1	2	10
			2								1		3	11
			3										3	12
											1		1	13
													1	14
			3		1						2		7	15
							3				1		7	16
		5	18	3	11	28	36			1	37	40	122	

TABLEAU 16, E.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre de l'accident.

A.—ACCIDENTS RÉSULTANT DE LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

AUTRES PERSONNES—SUR LA VOIE, EN CONTRAVENTION AVEC LES RÈGLEMENTS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre d'accident. Collisions.		Deraillements.		Tombés des convois, locomotives ou des wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives, ou wagons. Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'aut. end. le long de la voie.		Autres causes		Total des accidents à d'autres personnes se trouvant sur la voie en contravention avec la loi.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma-Central et Baie-d'Hudson													1				1	
2	Baie de Quinté													1				1	
3	Canada-Sud					1			1					4	4			5	5
	Chemins de fer de l'Etat—																		
4	Intercolonial						2	4	7			2	2	15	7			21	18
5	Ile-du-Prince-Edouard								1										1
6	Canadian-Northern								1	1				9	2	1	2	11	5
7	Canadian-Northern, Ontario													2				2	
8	Canadien-Pacifique		2			2	5	4	3			7	3	17	9	5	8	35	30
9	Grand-Tronc						5	4	13	9	7		4	50	22	5	2	68	53
10	Montréal et Atlantique											1		1				2	
11	Morrissey, Fernie et Michel													2				2	
12	Ottawa et New-York								1										1
13	Québec-Central											2						2	
14	Québec Ry. Light and Power Co.													1	2			1	2
15	Québec et Lac Saint-Jean													1				1	
16	Québec, Montréal et Sud													1				1	
17	Stanstead, Shefford et Chambly						1												1
18	Témiscaming et Ontario-Nord													1	1			1	1
19	Toronto, Hamilton et Buffalo								1										1
20	Ch. de fer Wabash au Canada					1	1							1	1			2	2
	Total final		2			4	14	12	28	10	7	12	9	107	48	11	12	156	120

AUTRES PERSONNES, SUR LA VOIE, MAIS NON EN CONTRAVENTION AVEC LES RÈGLEMENTS.

1	Baie de Quinté									1								1	
2	Canada-Sud									1	2							1	2
	Chemins de fer de l'Etat—																		
3	Intercolonial					1				2	1			1				4	1
4	Ile-du-Prince-Edouard												1						1
5	Canadian-Northern						2				1		1	1			2	1	6
6	Canadien du Pacifique			1			2		1			1		1	1		4	3	8
7	Dominion-Atlantique										1								1
8	Grand-Tronc				1		1			10	30		2				1	10	35
9	Vallée Massawippi										1								1
10	Sydney et Louisbourg										2			1				1	2
11	Toronto, Hamilton et Buffalo									1								1	
12	Ch. de fer Wabash au Canada										2								2
	Total final	.....	.....	1	1	1	5	.....	1	15	40	1	4	4	1	.....	7	22	59

TABLEAU 16F.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre de l'accident.

B. ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU DES WAGONS.

VOYAGEURS ET AUTRES PERSONNES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.						Autres personnes.					
		Cause de l'accident.				Total des accidents aux voyageurs.		Genre de l'accident.				Total des accidents aux autres personnes.	
		En mont. à bord ou en desc. d. loc. ou wag. immob.		Autres causes.				Manutention des marchandises.		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma-Central et Baie-d'Hudson									1		1	
2	Canada-Sud										24		24
3	Canadien du Pacifique		3		3		6				1		1
4	Grand-Tronc				2		2		1	2	1	2	2
	Total	....	3	....	5	....	8	....	1	3	26	3	27

TABLE 16G.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B. ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE

EMPLOYÉS DES GARES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Employés des gares. — Genre d'accident. — Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descendant des loc. ou wag. immobiles.		Autres causes.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Baie de Quinté		1								
2	Canada-Sud										2
	Chemins de fer de l'Etat—										
3	Ile-du-Prince-Edouard										
4	Canadian-Northern		1		1					1	1
5	Canadian-Northern, Ontario										
6	Canadian-Northern, Québec		1								
7	Canadien du Pacifique		18		2		1				7
8	Grand-Tronc		5								1
9	Montréal et Atlantique										1
10	Cie de c. de f. de Québec d'é. et f.m.		1								
11	Témiscouata		1								
12	Toronto, Hamilton et Buffalo		1								
	Total		29		3		1			1	12

l'année terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre de l'accident.

LA MARCHE DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

ET DES ATELIERS.

Total des accidents aux employés des gares.		Employés des ateliers. — Genre d'accident. — Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles.		Autres causes.		Total des accidents aux employés des ateliers.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	é s .	Blessés.	
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1
.....	2	.....	.....	.....	13	.....	8	.....	1	.....	5	.....	27	2
.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	1	.....	4	.....	20	3
1	3	.....	.....	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	24	4
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	5
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
.....	28	.....	5	2	102	.....	8	.....	3	2	20	4	138	7
.....	6	.....	.....	1	11	1	2	.....	.....	.....	6	2	19	8
.....	1	.....	.....	.....	6	.....	3	.....	1	.....	1	.....	11	9
.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	10
.....	1	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	11
.....	1	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	3	12
1	45	.....	10	3	174	1	23	.....	6	2	38	6	251	

TABLEAU 16 H.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B. ACCIDENTS RÉSULTANT D'AUTRES CAUSES QUE CELLES DE LA MARCHE

EMPLOYÉS—CANTONNIERS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Cantonniers. Genre d'accident. Manutention des marchandises		Maniement des machines, etc		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomot. ou des wag. immobiles.		Autres causes.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et Baie-d'Hudson	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	Baie de Quinté	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...
3	Canada-Sud	...	...	...	...	...	2	...	...	...	4
4	Chemins de fer de l'Etat—Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...	7	...	...	...	...	...	1
5	Canadian-Northern	...	1	...	...	...	3	...	...	...	3
6	Canadian-Northern, Ontario	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...
7	Canadian-Northern, Québec	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
8	Canadien du Pacifique	...	...	...	26	...	41	...	...	2	51
9	Sud du Nid-de-Corbeau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	Grand-Tronc	...	...	1	1	...	27	...	1	...	9
11	Midland de Manitoba	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
12	Montréal et Atlantique	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4
13	Montréal et ligne provinciale	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	New-Westminster du Sud	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	Cie d'écl. et de f. motrice, Québec	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...
16	Québec, et Lac Saint-Jean	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	Québec Montréal et Sud	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	Montagne Rouge	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	Stanstead, Shefford et Chambly	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
20	Témiscouata	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3
21	Témiscamingue et Ontario-Nord	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	Mille-Iles	...	...	...	...	...	3	...	...	...	...
23	Vancouver, Victoria et de l'Est	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
	Total	...	1	1	37	...	78	...	3	3	77

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908, indiquant le genre d'accident.

DES CONVOIS, DES LOCOMOTIVES OU WAGONS.

ET AUTRES EMPLOYÉS.

Total des accidents aux cantonniers.		Autres employés. Genre d'accident.										Total des accidents aux autres employés.		
		Manutention des marchndises.		Maniement des outils machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numréro.
			1							1		1	1	1
	2		1										1	2
	6				3		1		9	2	10	2	23	3
	8		2										2	4
	7		2		3		5			2	12	2	22	5
	2													6
1										1		1		7
2	118		23		21		11			2	32	2	87	8
							3				3		6	9
1	38		13	2	1				3		12	2	29	10
	1									1	2	1	2	11
	4													12
											1		1	13
							4						4	14
	2													15
			1										1	16
											2		2	17
											1		1	18
	1										2		2	19
	3													20
					1						1		2	21
	3													22
	1		1								3		4	23
4	196		44	2	29		24		12	9	81	11	190	

CHEMINS DE FER

No. 1.—Tableau sommaire du capital des chemins

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de voie terminée et rails posées.	Capital-actions ordinaires.		
			Autorisé.	Souscrit.	Versé.
		Miles.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	3·12	....	....	....
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	2·38	50,000 00	....	17,000 00
3	Tramway de Brantford	7·00	200,000 00	200,000 00	200,000 00
4	Brantford et Hamilton	23·00	....	300,000 00	300,000 00
5	Colombie-Britannique	78·93	34,728 62	2,986,196 00	2,986,196 00
6	Cap-Breton	11·90	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
7	*Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié	21·50	1,100,000 00	484,625 00	484,625 00
8	Tramway de Cornwall	6·50	100,000 00	100,000 00	100,000 00
9	Cie de Tramway d'Egerton, N.-	8·10	300,000 00	250,000 00	250,000 00
10	Galt, Preston et Hespeler	9·00	100,000 00	49,850 00	31,310 00
11	Ligne affermée—Preston à Berlin	10·75	100,000 00	1,000 00	1,000 00
12	Grande-Vallée	23 50	2,000,000 00	700,000 00	700,000 00
13	Radial de Guelph	6·00	131,000 00	131,000 00	126,000 00
14	Tramway d'Halifax	12·13	650,000 00	500,000 00	500,000 00
15	Hamilton et Dundas	7·25	100,000 00	100,000 00	100,000 00
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	200,000 00	200,000 00	200,000 00
17	Radial d'Hamilton	24·75	36,250 00	36,250 00	36,250 00
18	Tramway d'Hamilton	22·00	205,000 00	205,000 00	205,000 00
19	Hull	16·75	300,000 00	292,700 00	292,000 00
20	Cie de Transit International	3·37	150,000 00	150,000 00	150,000 00
21	Kingston, Portsmouth et Cataracoui	8·00	40,000 00	40,000 00	40,000 00
22	Comté de Lévis	10·25	250,000 00	250,000 00	250,000 00
23	Tramway de London	26·46	750,000 00	550,000 00	544,640 00
24	Parc de Montréal et de l'Ile	23·60	1,000,000 00	720,900 00	720,900 00
25	Tramway de Montréal	71·82	18,000,000 00	9,000,000 00	9,000,000 00
26	Terminal de Montréal	20·89	5,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
27	Cie de Tramway de Nelson	3·00	250,000 00	250,000 00	250,000 00
28	Chutes Niagara, Parc et Rivière	11·75	1,000,000 00	600,000 00	600,000 00
29	Niagara, Sainte-Catharine et Toronto	30·00	1,000,000 00	925,000 00	925,000 00
30	Chutes Niagara, Parc Wesley et Clifton	4·50	100,000 00	50,000 00	50,000 00
31	Oshawa	8·83	200,000 00	40,000 00	40,000 00
32	Ottawa	23·38	2,000,000 00	1,247,700 00	1,247,700 00
33	Radial de Peterborough	6·00	500,000 00	100,000 00	100,000 00
34	Radial de Port Arthur	9·00	....	....	....
35	Port-Dalhousie, Sainte-Catharine et Thorold	8·17	100,000 00	100,000 00	77,500 00
36	Ch. de f. de Québec, Cie d'éc. et de f.-m. (citad.)	17·22	2,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
37	" " " ..(Montmorency)	25·00	2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	35·44	500,000 00	350,000 00	297,000 00
39	Sarnia	8·00	100,000 00	87,200 00	84,317 50
40	Tramway de Sherbrooke	7·00	200,000 00	200,000 00	200,000 00
41	Cie de Traction Sud-Ouest	28·50	1,000,000 00	464,000 00	437,726 00
42	Saint-Jean	12·50	1,000,000 00	800,000 00	800,000 00
43	Saint-Stephen, N.-B	7·00	100,000 00	100,000 00	100,000 00
44	Tramway de Saint-Thomas	7·50	....	....	....
45	Sydney et Baie-Glacée	18·80	500,000 00	500,000 00	500,000 00
46	Tramway de Toronto	52·39	8,000,000 00	8,000,000 00	8,000,000 00
47	Suburbain de Toronto	9·81	1,000,000 00	80,000 00	80,000 00
48	Toronto et Radial. de York	78·05	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	37·28	750,000 00	750,000 00	750,000 00
50	Windsor et Técumseh	....	....	....	....
51	Tramway de Winnipeg	52·66	6,000,000 00	6,000,000 00	5,996,894 00
52	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll.	11·50	300,000 00	100,000 00	100,000 00
53	Tramway de Yarmouth	2·00	100,000 00	54,500 00	54,500 00
	Totaux	992·03	66,845,112 00	45,545,921 00	45,425,558 50

* 14 milles en voie de construction.

ELECTRIQUE—STATISTIQUES.

de fer électriques pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Capital-actions privilégiées.			Dette garantie par des obligations.			
Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisées.	Emises.	Vendues.	Taux de l'intéret.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	Pour cent.
.....	.....	.....	103,200 00	103,200 00	103,200 00	.....
.....	.....	.....	.....	.....	2,200 00	.....
.....	.....	.....	125,000 00	125,000 00	125,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,959,774 00	3,473,108 00	3,473,108 00	3,747,332 00	3,665,572 00	3,665,572 00	4½ & 4¼
250,000 00	234,000 00	234,000 00	1,500,000 00	890,000 00	890,000 00	5
.....	.....	.....	680,000 00	454,000 00	454,000 00	5
100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	175,000 00	175,000 00	175,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	20,000 00	450,000 00	450,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	.....
.....	.....	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
.....	.....	.....	150,000 00	150,000 00	150,000 00	5
74,900 00	74,900 00	74,900 00	160,000 00	160,000 00	160,000 00	5
.....	.....	.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	4½
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	300,000 00	5
50,000 00	43,100 00	43,100 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	4
129,600 00	129,600 00	129,600 00	500,000 00	500,000 00	149,100 00	5
.....	.....	.....	750,000 00	500,000 00	500,000 00	5
408,800 00	315,000 00	315,000 00	1,025,000 00	1,025,000 00	1,025,000 00	6
.....	.....	.....	4,420,000 00	4,420,000 00	4,420,000 00	4½
.....	.....	.....	744,900 00	613,000 00	613,000 00	5
.....	.....	.....	50,000 00	50,000 00	35,000 00	5
.....	.....	.....	600,000 00	600,000 00	600,000 00	.....
.....	.....	.....	.....	910,000 00	910,000 00	5
.....	.....	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
.....	.....	.....	88,452 16	88,452 16	88,452 16	.....
.....	.....	.....	1,000,000 00	500,000 00	500,000 00	4
.....	.....	.....	500,000 00	50,000 00	50,000 00	5
.....	.....	.....	255,000 00	255,000 00	255,000 00	5
.....	.....	.....	.....	60,000 00	60,000 00	.....
500,000 00	500,000 00	500,000 00	2,500,000 00	500,000 00	500,000 00	5
500,000 00	500,000 00	.....	2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	.....
.....	.....	.....	600,000 00	490,000 00	490,000 00	4½
.....	.....	.....	66,900 00	66,900 00	66,900 00	5
.....	.....	.....	150,000 00	150,000 00	150,000 00	5
.....	.....	.....	725,000 00	667,500 00	667,500 00	5
.....	.....	.....	1,000,000 00	760,000 00	760,000 00	5
.....	.....	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
.....	.....	.....	50,000 00	50,000 00	50,000 00	4
.....	.....	.....	500,000 00	400,000 00	400,000 00	.....
.....	.....	.....	.....	3,998,326 66	3,998,326 66	4½ & 6
.....	.....	.....	300,000 00	140,000 00	.....	5
.....	.....	.....	1,560,000 00	1,560,000 00	1,520,000 00	5
.....	.....	.....	750,000 00	750,000 00	750,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	5,000,000 00	5,000,000 00	5,000,000 00	5
.....	.....	.....	200,000 00	140,000 00	113,800 00	5
.....	.....	.....	100,000 00	12,700 00	12,700 00	5
5,973,074 00	5,369,708 00	4,869,708 00	34,795,784 16	35,129,650 82	33,859,650 82	.....

N° 1.—TABLEAU SOMMAIRE du capital des chemins

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Total du capital. Souscrit.	Total du capital. Versé.	Dette flot- Montant.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	103,200 00	103,200 00	....
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	....	31,692 46	....
3	Tramway de Brantford	325,000 00	325,000 00	27,956 46
4	Ch. de fer électrique de Brantford et Hamilton	960,000 00	960,000 00	....
5	Colombie-Britannique	10,124,876 00	10,124,876 00	267,734 75
6	Cap-Breton	2,124,000 00	2,124,000 00	20,000 00
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	938,625 00	973,625 00	95,180 27
8	Tramway de Cornwall	200,000 00	200,000 00	....
9	Cie de Tramway Egerton, N.-E	425,000 00	425,000 00	9,591 30
10	Galt, Preston et Hespeler	49,850 00	31,310 00	100,000 00
11	Ligne affermée—Preston à Berlin	1,000 00	1,000 00	....
12	Grande-Vallée	1,150,000 00	1,150,000 00	64,367 94
13	Radial de Guelph	131,100 00	126,000 00	....
14	Tramway d'Halifax	800,000 00	800,000 00	120,000 00
15	Hamilton et Dundas	450,000 00	450,000 00	....
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	350,000 00	378,000 00	....
17	Radial d'Hamilton	2,271,150 00	2,271,150 00	192,431 43
18	Tramway d'Hamilton	705,000 00	705,000 00	87,062 41
19	Hull	292,700 00	292,000 00	....
20	Cie de Transit International	1,150,000 00	456,000 00	141,724 36
21	Kingston, Portsmouth et Cataraçoui	183,100 00	183,100 00	....
22	Comté de Lévis	879,600 00	528,700 00	106,068 50
23	Tramway de London	1,050,000 00	1,044,640 00	46,874 57
24	Parc, Ile de Montréal	2,060,900 00	2,060,900 00	1,247,895 86
25	Tramway de Montréal	13,420,000 00	13,420,000 00	690,912 56
26	Terminal de Montréal	1,613,000 00	1,613,000 00	104,474 98
27	Cie de tramway Nelson	300,000 00	285,000 00	....
28	Chûtes Niagara, Parc et rivière	1,200,000 00	1,200,000 00	....
29	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	1,835,000 00	1,835,000 00	....
30	Chûtes Niagara, Parc Wesley et Clifton	150,000 00	150,000 00	....
31	Oshawa	128,452 16	155,852 16	12,493 27
32	Ottawa	1,747,700 00	1,747,700 00	49,616 00
33	Radial de Peterborough	150,000 00	150,000 00	28,911 23
34	Tramway de Port-Arthur	255,000 00	255,000 00	....
35	Port Dalhousie, Ste-Catherine et Thorold	160,000 00	137,500 00	....
36	Cie d'éclair. et de force motrice de Québec (Citadelle)	2,000,000 00	2,000,000 00	} 317,234 87
37	" " " (Montmor'cy)	5,500,000 00	5,402,945 50	
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	840,000 00	787,000 00	242,715 62
39	Sarnia	154,100 00	151,217 50	....
40	Tramway de Sherbrooke	350,000 00	350,000 00	11,800 00
41	Cie de Traction Sud-Ouest	1,131,500 00	1,105,226 00	....
42	Saint-Jean	1,560,000 00	1,767,000 00	207,000 00
43	Saint-Stephen, N.-B.	200,000 00	200,000 00	14,520 00
44	Tramway de Saint Thomas	50,000 00	50,000 00	....
45	Sydney et Baie Glacée	900,000 00	900,000 00	....
46	Tramway de Toronto	11,998,326 66	11,998,326 66	450,214 94
47	Suburbain de Toronto	220,000 00	80,000 00	100,000 00
48	Radial de Toronto et York	3,560,000 00	3,520,000 00	557,858 48
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	1,625,475 78	1,625,475 78	47,191 93
50	Windsor et Tecumseh	....	....	....
51	Tramway de Winnipeg	11,000,000 00	10,996,894 00	....
52	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	240,000 00	213,800 00	1,487 97
53	Tramway de Yarmouth	67,200 00	67,200 00	....
	Totaux	89,080,755 60	87,903,231 06	5,363,319 70

Les articles suivants sous le chef des "Capital provenant d'autres sources" ont été mentionnés en sus Hamilton, $660,000 ; Hamilton Dundas, $250,000 ; Radial d'Hamilton, $2,000,000 ; Tramway de Saint-Sainte-Catherine et Toronto, $38,400 ; Oshawa, $22,400 ; Cie de chemin de fer, d'éclairage et de force de Québec, $306,945.50. Aide par les municipalités : Chatham, Wallaceburg et Lac Erié, $35,000 ; Hamil-

de fer électriques pour l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Fin.*

TANTE. Taux de l'intérêt.	Coût total du chemin de fer et du matériel roulant.	Numéro.	Observations.
p.c.	$ c.		
....	104,510 76	1	
....	31,692 46	2	
....	....	3	Le coût n'a pas été établi.
....	1,105,519 47	4	
....	....	5	La compagnie actuelle a été fusionnée.
5 & 6	2,198,624 75	6	
6 & 7	....	7	
....	201,204 22	8	
....	439,858 15	9	
5	126,223 86	10	
....	476,413 34	11	
....	....	12	Le coût est couvert par une convention avec la Cie dite Van Echa.
....	109,192 42	13	
6	740,000 00	14	
....	345,647 36	15	
....	331,790 00	16	
....	1,407,351 56	17	
....	708,043 68	18	
....	598,744 37	19	
....	321,361 03	20	
....	....	21	Le coût n'a pas été établi.
5	615,070 09	22	
....	1,112,395 27	23	
6	2,455,684 31	24	
5 & 6	11,874,288 07	25	
....	1,667,963 25	26	
....	96,394 81	27	
....	1,154,841 35	28	
....	1,932,564 79	29	
....	100,000 00	30	Acheté au prix de $100,000 par le ch. de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto.
6	213,331 01	31	
5 & 5½	2,091,784 47	32	
6	176,731 34	33	
....	175,870 72	34	
....	90,000 00	35	
6 & 7	1,219,804 17	36, 37	
6	1,092,648 43	38	Y compris le Windsor et Técumseh.
....	169,056 46	39	
6	350,000 00	40	
....	750,000 00	41	
6½	....	42	
....	200,000 00	43	
....	....	44	La municipalité s'en est emparé.
....	999,122 37	45	
4½	13,541,020 06	46	
6	132,240 24	47	
6	3,982,551 05	48	
6	783,558 15	49	
....	....	50	
....	3,186,761 34	51	
....	....	52	Non indiqué dans le relevé.
....	63,555 74	53	
....	59,473,414 92		

des chiffres qui précèdent et sont compris dans le total :—Berlin et Bridgeport, $12,492.46 ; Brantford et Jean, $207,000 ; Windsor, Essex et Lake Shore, $125,475.78. Aide du gouvernement fédéral : Niagara, motrice de Québec, $96,000. Aide par la province : Cie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice ton, Grimsby et Beamsville, $28,000 ; Niagara, Ste-Catherine et Toronto, $140,000 ; Oshawa, $5,000.

N° 4.—TABLEAU sommaire des opérations et du nombre

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Nombre de milles.	Milles parcourus par les wagons.			Milles parcourus par les locomotives.
			Wagons à voyageurs	Wagons à marchandises.	Total de milles parcourus par les wagons.	
1	Berlin et Waterloo	3·12	88,961	....	88,961	....
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	2·38	34,384	....	34,384	....
3	Tramway de Brantford	7·00	125,722	....	125,722	....
4	Ch. de f. électrique de Brantford et Hamilton	23·00	28,362	....	28,362	....
5	Colombie-Britannique	78·93	3,857,049	97,302	3,954,351	....
6	Cap-Breton	11·90	320,591	....	320,591	....
7	Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	21·50	116,480	....	116,480	....
8	Tramway de Cornwall	6·30	198,016	....	198,016	7,718
9	Cie de tramway d'Egerton	8·10	134,386	5,054	139,440	....
10	Galt, Preston et Hespeler	9·00	220,557	27,945	284,502	....
11	Ligne affermée—Preston à Berlin	10·75	....	....	....	....
12	Grande-Vallée	23·50	152,303	....	152,303	....
13	Radial de Guelph	6·00	180,000	2,500	182,500	....
14	Cie de tramways de Halifax	12·13	806,411	....	806,411	....
15	Hamilton et Dundas	7·25	96,981	....	96,981	....
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	285,225	....	285,225	....
17	Radial de Hamilton	24·75	394,022	....	394,022	....
18	Tramway de Hamilton	22·00	1,610,402	....	1,610,402	....
19	Hull	16·75	499,998	12,038	512,036	....
20	International Transit Co	3·37	263,881	....	263,881	....
21	Kingston, Portsmouth et Cataracoui	8·00	199,680	....	199,680	....
22	Comté de Lévis	10·25	274,674	....	274,674	....
23	Tramway de London	26·46	1,425,995	....	1,425,995	....
24	Montréal, Parc et Ile de	23·60	897,680	17,115	914,795	....
25	Tramway de Montréal	71·82	14,418,605	....	14,418,605	....
26	Terminal de Montréal	20·89	491,977	37,883	529,860	....
27	Cie de tramway de Nelson	3·00	26,880	....	26,880	....
28	Chutes Niagara parc et rivière	11·75	367,727	552	368,279	....
29	Niagara, Ste-Catherine et Toronto	30·00	285.672	251,385	537,057	251,385
30	Chutes Niagara, parc Wesley et Clifton	4·50	184,670	....	184,670	....
31	Oshawa	8·83	25,460	18,032	43,492	43,492
32	Ottawa	23·38	3,335,324	....	3,335,324	....
33	Radial de Peterborough	6·00	264,813	....	264.813	....
34	Tramway de Port-Arthur	9·00	196,078	....	196,078	....
35	Port-Dalhousie, Ste-Catherine et Thorold	8·17	124,125	....	124,125	....
36	Cie ch. f., éclair. et f. motr., Québec (div. Citad.)	17·22	1,332,310	....	1,332,310	....
37	" " " (div. Montmorency)	25·00	269,485	....	269,485	....
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	35·44	665,855	....	665,855	....
39	Sarnia	8·00	149,400	....	149,400	....
40	Tramway de Sherbrooke	7·00	288,322	....	288,322	....
41	Southwestern Traction Co	28·50	241,357	15,569	256,926	....
42	Saint-Jean, N.-B.	12·50	916,391	....	916,391	....
43	Saint-Stephen, N.-B	3·00	183,960	....	183,960	....
44	Tramway de Saint-Thomas	7·50	338,040	....	338,040	....
45	Sydney et Baie-Glacée	18·80	302,674	....	302,674	....
46	Tramway de Toronto	52·39	14,843,574	....	14,843,574	....
47	Toronto, suburbain	9·81	202,386	....	202,386	....
48	Toronto et Radial de York	78·05	936,508	66,675	1,003,183	....
49	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	37·28	109,108	796	109,904	796
50	Windsor et Tecumseh	....	....	....	....	....
51	Tramway de Winnipeg	52·66	3,500,270	....	3,500,270	....
52	Woodstock, Vallée Thames et Ingersoll	11·50	114,184	....	114,184	....
53	Tramway de Yarmouth	2·00	85,120	....	85,120	....
	Total	992·03	56,412,035	552,846	56,964,881	303,391

de milles parcourus pour l'exercice expiré le 30 juin 1908.

Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes de 2,000 liv. de marchandises manufacturées.	Moyenne de vitesse des wagons à voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de vitesse des wagons à marchandises. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
621,916	....	7·4	....	1	
138,000	....	....	....	2	
485,213	....	10·	....	3	
21,879	5	25·	....	4	Il n'est exploité que depuis un mois.
21,328,180	37,859	8·50	8·50	5	
1,586,062	....	8·3	....	6	
159,700	8,450	18·	12·	7	
368,070	....	12·	....	8	
920,413	....	....	....	9	
708,296	92,063	10·	6·	10	
....	....	....	....	11	
207,582	....	15·	....	12	
636,976	12,000	....	....	13	
3,928,892	....	6·	....	14	
462,063	480	14·	....	15	
473,099	16,095	15·	15·	16	
1,003,009	1,945	20·	....	17	
8,078,816	....	12·	....	18	
1,112,893	9,927	23·	19·	19	
956,329	....	8.	....	20	
821,754	....	9·	....	21	
1,483,732	....	10·	....	22	
6,325,541	....	9·	....	23	
3,539,049	39,400	15·	10·	24	
91,120,394	....	8·	....	25	
1,151,011	88,277	20·	12	26	
196,527	....	....	....	27	
1,440,058	....	9·2	7·	28	
977,561	112,597	30·	20·	29	
762,437	....	8·	....	30	
141,085	91,568	....	....	31	
13,445,041	....	8·	....	32	
665,430	....	8·	....	33	
1,652,018	....	15·	....	34	
441,664	....	8·	....	35	
6,049,203	....	8·	....	36	
1,265,890	....	21·	....	37	
2,690,473	....	12·	....	38	Y compris le Windsor et Técumseh.
633,545	....	8·	....	39	
901,533	....	10·	....	40	
324,167	1,184	30·	30·	41	
3,433,809	....	7·5	....	42	
586,956	....	....	....	43	
511,604	....	11·	....	44	
2,210,939	....	....	....	45	
87,964,425	....	....	....	46	
862,590	....	9·	....	47	
2,920,696	220,000	20·	15·	48	
138,710	625	20·	15·	49	
....	....	....	....	50	
21,292,004	....	10·	....	51	
387,500	....	15·	....	52	
230,000	....	8·	....	53	
299,099,309	732,475				

N° 6.—TABLEAU SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la voie.	Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Malles-poste et trains de marchandises.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	3·12	26,037 70		1,318 14
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	2·38	5,824 40		
3	Tramway de Brantford	7·00	20,946 52		
4	Chemin de fer élect. de Brantford et Hamilton	23·00	6,249 91	43 95	
5	Colombie-Britannique	78·93	1,124,786 76	70,157 04	2,237 12
6	Cap-Breton	11·90	79,303 16		141 30
7	Chatham, Wallaceburg et lac Erié	21·50	25,101 68	10,617 57	502 86
8	Tramway de Cornwall	6·30	16,486 94	7,505 08	
9	Cie de Tramway d'Egerton	8·10	43,299 90	1,470 36	
10	Galt, Preston et Hespeler	9·00	55,289 12	48,346 86	4,208 82
11	Ligne affermée—Preston à Berlin	10·75			
12	Grande-Vallée	23·50	35,024 56	30 00	770 48
13	Radial de Guelph	6·00	26,078 36	1,067 86	
14	Cie de Tramway d'Halifax	12·13	173,870 64		
15	Hamilton et Dundas	7·25	42,638 20	1,513 38	116 31
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	70,417 87	12,056 65	5,546 38
17	Radial d'Hamilton	24·75	103,178 86	6,510 24	503 03
18	Tramway d'Hamilton	22·00	322,133 70		
19	Hull	16·75	58,547 26	9,825 67	2,463 91
20	Cie de Transit International	3·37	39,404 70		
21	Kingston, Portsmouth et Cataracoui	8·00	28,385 85		
22	Comté de Lévis	10·25	52,950 21	1,731 58	355 93
23	Tramway de London	26·46	226,552 08		1,412 42
24	Montréal, Parc et Ile	23·60	270,175 66	7,517 98	
25	Tramway de Montréal	71·82	3,606,446 54		
26	Terminal de Montréal	20·89	76,487 86	17,205 21	500 00
27	Cie de Tramway Nelson	3 00	5,418 25		
28	Chutes Niagara, Parc et Rivière	11·75	133,068 84	1,181 35	539 33
29	Niagara, Sainte-Catherine Toronto	30·00	101,383 37	56,517 48	1,081 84
30	Chutes Niagara, Parc Wesley et Clifton	4·50	32,546 29		
31	Oshawa	8·83	7,294 93	46,708 29	2,937 70
32	Ottawa	23·38	570,251 73		8,091 00
33	Radial de Peterborough	6·00	30,256 43		
34	Tramway de Port-Arthur	9·00	82,922 00	990 10	
35	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	8·17	21,043 68		
36	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la Citadelle)	17·22	252,776 00		750 00
37	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25·00	127,842 75		1,230 88
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	35·44	144,842 97		5,346 97
39	Sarnia	8·00	27,593 30	3,504 45	1,006 50
40	Tramway de Sherbrooke	7·00	33,885 05		
41	Cie de traction Sud-Ouest	28·50	56,428 18		4,015 72
42	Saint-Jean, N.-B.	12·50	156,254 31		
43	Saint-Etienne, N.-B	3·00	28,125 55		
44	Tramway de Saint-Thomas	7·50	11,175 43		
45	Sydney et Baie Glacée	18·80	102,722 10	4,650 24	1,573 88
46	Tramway de Toronto	52·39	3,511,656 74		4,800 00
47	Suburbain de Toronto	9·81	36,963 18		
48	Toronto et Radial de York	78·05	258,422 51	36,595 14	2,000 00
49	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	37·28	34,653 77	274 45	401 77
50	Windsor et Tecumseh				
51	Tramway de Winnipeg	52·66	901,264 61		
52	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	18,479 40		855 50
53	Tramway de Yarmouth	2·00	10,834 27		175 00
	Totaux	992·03	13,233,724 08	346,020 93	54,882 79

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Autres sources	Recettes brutes.	Recettes brutes.	Proportion des recettes brutes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours des wagons.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	Centins.		
2,606 85	29,962 69	9,662 64	67·75	33·68	1	
428 42	6,252 82	565 50	90·95	18·21	2	
11,962 66	32,909 18	2,773 72	91 57	26·17	3	
231 55	6,525 41	1,311 99	79.89	23·00	4	N'est exploité que depuis un mois.
2,700 53	1,199,881 45	445,062 20	62·90	30·34	5	
9,755 01	89,199 47	32,656 01	63·38	27·82	6	
6,984 59	43,206 70	1,703 53	96 05	37·09	7	
2,252 74	26,244 76	3,784 79	85·57	13·25	8	
2,458 91	47,229 17	13,817 07	70·74	33·87	9	
1,258 83	109,103 63	36,78[illegible] 77	66·28	43·90	10	
....	....	....	....	... .	11	
1,122 06	36,947 10	— 2,162 26	105 85	24·25	12	
1,157 79	28,304 01	7,017 94	75·20	15·50	13	
775 98	174,646 62	55,186 44	68·40	21 66	14	
3,324 44	47,592 33	14,996 85	68·50	49·07	15	
2,161 81	90,182 71	22,279 66	75·30	31·61	16	
4,606 07	114,798 20	27,173 21	76·32	29·13	17	
809 40	322,943 10	75,296 55	76·68	20 05	18	
3,474 67	74,311 51	— 13,568 88	118·25	14·51	19	
614 03	40,018 73	8,237 74	79·41	15·16	20	
1,326 04	29,711 89	— 1,911 92	106·43	14·88	21	
662 20	55,[illegible]99 92	5,218 44	109·36	20 24	22	
3,971 15	231,935 65	64,099 46	72·36	16·26	23	
5,583 15	283,276 79	97,470 88	65·59	30·96	24	
130,173 96	3,736,620 50	1,565,858 31	58·09	25·91	25	
3,161 77	97,354 84	— 4,185 88	104·29	18·37	26	
....	5,418 25	— 11,680 99	315·58	20·15	27	
7,726 50	142,516 02	65,637 43	53·94	38·69	28	
1,432 82	160,415 51	47,950 69	70·10	29·86	29	
....	32,546 29	15,102 79	53·59	17·62	30	
1,432 04	58,372 96	8,064 05	86·18	134·21	31	
19,666 89	598,009 62	207,307 56	65·33	17·92	32	
786 02	31,042 45	3,099 82	90·01	11·72	33	
3,454 91	87,367 01	25,938 11	70·31	44 50	34	
....	21,043 68	7,145 57	66·04	16·95	35	
2,150 00	255,676 00	71,819 49	71·90	19·19	36	
10,925 63	139,999 26	47,781 74	65 87	51·95	37	
9,769 00	159,958 94	66,220 17	58·60	24·00	38	Comprenant le chemin de fer Windsor et Técumseh.
5,331 46	37,435 71	1,974 02	....	25·05	39	
247 50	34,132 55	2,422 70	92 90	11 83	40	
61 33	60,505 23	8,902 84	85·28	23·12	41	
400 00	156,654 31	9,714 94	93·80	17.09	42	
167 75	28,293 30	— 3,699 71	113·07	15·43	43	
388 33	11 563 76	— 4,402 62	137·98	3·42	44	
1,751 62	110,697 84	52,549 40	52·52	36·57	45	
92,761 61	3,609,218 35	1,633,879 94	54·73	24·31	46	
2,046 48	39,009 66	4,785 68	87·73	19·27	47	
2,794 39	299,812 04	108,021 01	63·97	29·88	48	
255 63	35,585 62	11,852 03	66 69	32·37	48	
....	....	.. ..	... .	....	50	
1,920 00	903,184 61	465,080 57	48·51	25·80	51	
200 00	19,534 90	3,820 20	80·44	17·10	52	
3,187 16	14,196 43	3,185 26	77·56	16·67	53	
372,421 68	14,007,049 48	5,311,169 57				

N° 7.—TABLEAU SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la voie.	Entretien de la voie, des bâtiments, etc.	Coût de la force motrice.	Entretien des wagons.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo	3·12	2,495 46	6,185 90	3,604 31
2	Ligne affermée—Berlin et Bridgeport	2·38	324 26	....	....
3	Tramway de Brantford	7·00	1,631 71	11,267 39	4,017 34
4	Chemin de fer électriq. Brantford et Hamilton	23·00	171 04	2,337 25	783 66
5	Colombie-Britannique	78·93	68,237 72	....	68,515 65
6	Cap-Breton	11·90	4,077 59	21,575 49	5,271 28
7	Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié	21·50	54 64	19,178 04	311 71
8	Tramway de Cornwall	6·30	2,824 46	11,265 77	4,742 53
9	Cie de tramway d'Egerton	8·10	1,926 21	7,833 27	4,587 56
10	Galt, Preston et Hespeler	9·00	11,639 13	26,077 72	....
11	Ligne affermée—Preston et Berlin	10·75	....	....	....
12	Grande Vallée	23·50	2,873 90	20,807 33	2,693 18
13	Radial de Guelph	6·00	1,167 67	4,381 75	3,654 86
14	Cie de tramway d'Halifax	12·13	17,638 42	22,409 11	19,361 43
15	Hamilton et Dundas	7·25	4,632 54	7,978 85	3,361 30
16	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	10,130 58	20,454 83	9,346 03
17	Radial d'Hamilton	24 75	9,728 85	28,236 08	9,236 26
18	Tramway d'Hamilton	22·00	19,063 02	87,727 29	25,703 25
19	Hull	16·75	22,375 37	8,668 76	17,398 17
20	Cie de transit International	3 37	1,507 46	7,000 00	3,139 99
21	Kingston, Portsmouth et Cataracoui	8·00	4,839 90	536 74	4,283 76
22	Comté de Lévis	10·25	9,298 02	12,314 04	8,038 23
23	Tramway de London	26·46	16,813 98	31,975 44	25,291 98
24	Parc et de l'Ile de Montréal	23·60	27,422 32	40,655 67	16,025 80
25	Tramway de Montréal	71·82	238,933 12	401,811 50	274,353 24
26	Terminal de Montréal	20·89	22,689 93	18,817 68	13,735 09
27	Cie de Tramway de Nelson	3·00	4,036 13	1,600 00	....
28	Parc des Chutes et Rivière Niagara	11.75	13,777 94	7,278 15	4,211 24
29	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	30·00	13,748 65	20,385 41	11,541 27
30	Chutes Niagara, Parc Wesley et Clifton	4·50	2,075 20	260 50	2,741 95
31	Oshawa	8·83	6,317 47	18,571 57	5,503 82
32	Ottawa	23·38	61,161 18	24,652 23	49,794 35
33	Radial de Peterborough	6·00	3,427 74	1,630 00	4,716 85
34	Tramway de Port Arthur	9·00	12,340 39	6,615 12	12,067 58
35	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	8·17	1,632 41	789 58	2,738 65
36	Tramway de Québec, Cie d'éclairage et de force motrice (division de la citadelle)	17·22	29,399 66	104,218 62	19,478 49
37	Tramway de Québec, Cie d'éclairage et de force motrice (division de Montmorency)	25·00	16,125 52	18,194 91	6,380 16
38	Sandwich, Windsor et Amherstburg	35·44	10,810 72	26,106 19	6,192 43
39	Sarnia	8·00	1,565 58	4,923 61	1,911 44
40	Tramway de Sherbrooke	7·00	4,203 13	552 38	20,441 72
41	Cie de traction du sud-ouest	28·50	6,827 83	18,314 60	6,244 96
42	Saint-Jean, N.-B	12·50	20,041 70	77,698 56	29,922 51
43	St-Stephen, N.-B	3·00	2,364 21	10,292 93	3,957 91
44	Tramway de Saint-Thomas	7·50	1,268 88	10,256 72	2,757 28
45	Sydney et Glace-Bay	18·80	4,847 88	26,413 48	12,657 22
46	Tramway de Toronto	52·39	124,896 90	363,670 74	283,484 20
47	Suburbain de Toronto	9·81	4,885 63	12,869 31	4,050 62
48	Toronto et Radial de York	78·05	32,215 86	51,254 38	25,931 97
49	Windsor, Essex et Lake-Shore-Rapid	37·28	3,257 83	19,303 60	3,335 07
50	Windsor et Tecumseh	....	....	....	....
51	Tramway de Winnipeg	52·66	27,753 93	151,510 06	70,246 33
52	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	1,124 30	7,621 92	762 85
53	Tramway de Yarmouth	2·00	325 12	8,242 98	397 07
	Total	992·03	912,929 09	1,803,723 45	1,118,924 55

pour l'exercice terminé le 30 juin 1908.

Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi, par mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	Cts.		
8,014 38	20,300 05	22·81	1	
5,363 06	5,687 32	16·54	2	
13,219 02	30,135 46	23·97	3	
1,921 47	5,213 42	18·30	4	N'est exploité que depuis un mois.
618,065 88	754,819 25	19·56	5	
25,619 10	56,543 46	17·63	6	
21,958 78	41,503 17	35·63	7	
3,627 21	22,459 97	11·34	8	
19,065 06	33,412 10	23·96	9	
34,597 01	72,313 86	29·09	10	
....	....	....	11	
12,734 95	39,109 36	25·67	12	
12,081 79	21,286 07	11·66	13	
60,051 22	119,460 18	14·82	14	
16,622 79	32,595 48	33·61	15	
27,971 61	67,903 05	23·80	16	
40,423 80	87,624 99	22·23	17	
115,152 99	247,646 55	15·37	18	
39,438 09	87,880 39	17·16	19	
20,133 54	31,780 99	12·04	20	
21,963 41	31,623 81	15·83	21	
31,268 07	60,918 36	22·17	22	
93,754 79	167,836 19	11·76	23	
101,702 12	185,805 91	20·31	24	
1,255,664 33	2,170,762 19	15·05	25	
46,298 02	101,510 72	19·16	26	
11,463 11	17,099 24	63·61	27	
51,611 26	76,878 59	20·87	28	
66,789 49	112,464 82	20·94	29	
12,365 85	17,443 50	9·44	30	
19,916 05	50,308 91	115·67	31	
255,094 30	390,702 06	11·71	32	
18,168 04	27,942 63	10·55	33	
30,405 81	61,428 90	31·33	34	
8,737 47	13,898 11	11·19	35	
30,759 74	183,856 51	13·79	36	
51,516 93	92,217 52	34·22	37	
50,629 43	93,738 77	14·07	38	Comprend le ch. de fer électrique Windsor et Técumseh.
27,061 06	35,461 69	23·73	39	
6,512 62	31,709 85	10·99	40	
20,215 00	51,602 39	20·08	41	
19,276 60	146,939 37	16·03	42	
15,377 96	31,993 01	17·39	43	
1,683 50	15,966 38	4·72	44	
14,229 86	58,148 44	19·21	45	
1,203,286 57	1,975,338 41	13·38	46	
12,418 42	34,223 98	16·91	47	
82,388 82	191,791 03	19·11	48	
6,837 09	23,733 59	21·59	49	
....	....	....	50	
188,593 72	438,104 04	12·28	51	
6,205 63	15,714 70	13·76	52	
2,046 00	11,011 17	12·93	53	
4,860,302 82	8,695,879 91			

N° 8.—SOMMAIRE des accidents pour

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE.	Longueur de la voie.	Voyageurs employés ou autres.	Tombés des wagons ou locomotives en marche.		Sautant à bord ou en bas des wagons ou locomotives en marche.		A l'ouvrage sur ou près la voie, formation des trains.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Berlin et Waterloo	3·12	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
2	Tramway de Brantford	7·00	Voyageurs	...	...	...	...	...	...
3	Colombie-Britannique	78·93	Voyageurs	...	5	1	29	...	...
			Employés	...	...	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
4	Brantford et Hamilton	23·00	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
5	Cap-Breton	11·90	Autres	...	...	...	...	...	...
6	Tramway d'Egerton	8·10	Autres	...	...	...	1	...	...
7	Galt, Preston et Hespeler	9·00	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
8	Grande Vallée	23·50	Voyageurs	...	...	...	...	...	...
			Employés	...	...	...	...	...	...
9	Tramway d'Halifax	12·13	Voyageurs	...	...	...	3	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
10	Hamilton et Dundas	7·25	Voyageurs	...	2	...	...	...	...
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	22·00	"	...	...	...	1	...	...
12	Radial d'Hamilton	24·75	"	...	...	...	3	...	...
13	Tramway d'Hamilton	22·00	"	...	...	...	40	...	...
14	Tramway de Hull	16·75	Voyageurs	...	3	...	2	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
15	Transit International	3·37	Voyageurs	...	...	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	8·00	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
17	Comté de Lévis	10·25	Employés	...	...	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
18	Tramway de London	26·46	Voyageurs	...	12	...	42	...	...
			Employés	...	...	...	1	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
19	Tramway de Montréal	71·82	Voyageurs	...	...	...	288	...	...
			Employés	...	...	1	1	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
20	Terminal de Montréal	20·89	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
21	Parc et Ile de Montréal	23·60	Voyageurs	...	...	...	12		...
			Employés	...	...	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
22	Parc des Chûtes et Rivière Niagara	11·75	Voyageurs	...	4	...	1	...	...
			Employés	...	1	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
23	Niagara, Ste-Catherine et Toronto	30·00	Voyageurs	...	...	...	3	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
24	Oshawa	8·83	Employés	...	...	...	...	...	...
25	Ottawa	23·38	Voyageurs	...	...	...	26	...	...
			Employés	...	2	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...
26	Radial de Peterborough	6·00	Autres	...	...	...	...	...	...
27	Port-Arthur	9·00	Voyageurs	...	...	...	...	...	...
			Employés	1	...	...	...	...	...
28	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	8·17	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
29	Cie de ch. de fer d'écl. et force motrice de Québec (division de la citadelle)	17·22	Voyageurs	...	7	...	27	...	...
30	Cie de ch. de fer d'écl. et force motrice de Québec (division Montmorency)	25·00	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
			Employés	...	...	...	...	...	1
			Autres	...	...	...	...	...	...
31	Sandwich, Windsor et Amherstburg	35·44	Voyageurs	...	...	...	1	...	...
32	South Western Traction Co	28·50	Autres	...	...	...	...	...	...
33	Sydney et Baie-Glacée	18·80	Voyageurs	...	...	...	...	...	...
			Autres	...	...	...	...	...	...

l'exercice terminée le 30 juin 1908.

Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Fra par les locomot. ou les wagons aux traverses de gr. routes.		Passant ou étant sur la voie.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tué.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
															1	1
									1						1	2
	1				13								4	1	52	
					4			1					2	1	6	3
								4	16				3	4	19	
					2										3	4
								1	1					1	1	5
													1		2	6
															1	7
							1					1		1	1	
					8										8	8
					2										2	
					1										4	9
													1		1	
															2	10
							1						1		3	11
					2		4								9	12
1					3	3	23		1					4	67	13
															5	
								1	1					1	1	14
					1										1	
													2		2	15
															1	
						1								1	....	16
													1		1	
								1	6					1	6	17
	8				2				1				11		76	
													5		6	18
									9				37		46	
															288	
			2										4	1	7	19
						21							223	21	223	
															1	
												1	4	1	4	20
															12	
													3		3	21
							1					2		2	1	
											1		1		7	
											1				2	22
													1		1	
															3	
									1						1	23
													1		1	24
					28										54	
				1							1		1	1	4	25
								1	8			1	7	2	15	
							1								1	26
	1														1	
														1	....	27
									2						3	28
															34	29
															1	
															1	30
								1	2					1	2	
					1								2		4	31
							4								4	32
				1	13									1	13	33
									3						3	

N° 8—SOMMAIRE des accidents pour

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER ELECTRIQUE.	Longueur. de la voie.	Voyageurs employés ou autres.	Tombés des wagons en marche.		Sautant à bord ou en bas des locomotives ou des wags.		A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tues.	Blessés.
34	Tramway de Toronto	52·39	Voyageurs	4	......	4	411	......	......
			Employés	....	28	.....	3	......	......
			Autres	....	. .	......	...	......	......
35	Tramway de Sarnia	8·00	Voyageurs	....	......	......	1	......	......
36	Windsor, Essex et Lake Shore Rapid	37·28	Employés	....	......	......	1	......	......
			Autres	....	......	......	......	......	......
37	Winnipeg	52·66	Voyageurs	....	1	......	6	......	......
			Employés	....	......	....	......	......	......
38	Woodstock, Thames Valley et Ingersoll	11·50	Employés	....	.....	....	1	......	......
	Totaux			5	65	6	911	......	1

l'exercice terminé le 30 juin 1908—*Fin.*

Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Frappés par les locomotives ou les wagons aux traverses de gr. routes.		Passant ou étant sur la voie.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
......	......	......	.....	.....	70	3	......	......	.....	....	....	....	....	11	481	
......	......	......	3	......	12	....	3	......	.....	....	....	1	104	1	153	34
......	......	......	.....	....	......	......	68	5	84	....	....	....	53	5	205	
......	.....	.....	.....	......	......	......	......	......	.....	....	....	....	....	.....	1	35
......	....	....	......	......	......	......	......	......	......	....	....	....	....	.....	1	36
......	......	.....	......	......	....	2	....	......	......	....	....	....	....	2	....	
......	......	.....	.....	......	2	...	8	......	......	....	....	1	2	1	19	37
......	....	......	.....	1	.....	.....	.....	......	.....	....	....	....	....	1	....	
......	.....	......	....	.....	....	......	......	......	......	....	....	....	....	......	1	38
1	10	......	5	3	164	30	114	15	136	....	3	7	474	67	1,883	

ANNEXE "A."

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation ch. année.	Milles livrés à la circulation pour chaque année.	Total de milles livrés à la circulation à la fin de chaque année.	Maintenant mis en service par
1835-6	Champlain et Saint-Laurent	La Prairie à Saint-Jean, P.Q.	16	16	16	5½ milles abandonnés.
1846-7	Saint-Laurent et Atlantique	Longueuil à Saint-Hyacinthe	29¾			Grand-Tronc.
"	Montréal et Lachine	Montréal à Lachine	8			"
				37¾	53¾	
1847-8	" "	" "	0		53¾	
1848-9	" "	" "	0		53¾	
1849-0	Saint-Laurent et Industrie	L'Epiphanie à Joliette	12		65¾	"
1850-1	Champlain et Saint-Laurent	Saint-Jean à Rouse's-Point, La Prairie-Jonction à Saint-Lambert et Montréal à Brousseau	51¼			"
"	Ottawa et Prescott	Prescott à Ottawa	59			Pacifique Canadien.
				110¼	176	
1851-2	Erié et Niagara	Niagara à Chipman	17½			Grand-Tronc.
"	Lac Saint-Louis et Ligne Provinciale	Iberville à Highgate-Springs	29			"
				46½	222½	
852-3	Great-Western	Suspension Bridge à London	119¾			"
"	Northern	Toronto à Allandale	60¼			"
"	Saint-Laurent et Atlantique	Saint, Hyacinthe à la frontière Internationale	96½			"
				276½	499	
1853-4	Carillon et Grenville	Carillon à Grenville	13			
"	Cobourg, Peterborough et Marmora	Cobourg à Peterborough	28			13½ milles abandonnés.
"	Grand-Tronc	Richmond à Chaudière et Hadlow à Pointe-Lévis	89¼			
"	Great-Western	London à Windsor, Harrisburg à Galt	121¾			Grand-Tronc.
				252	751	
1854-5	Grand-Tronc	Chaudière à Saint-Thomas	37			"
"	Great-Western	Toronto à Hamilton, Galt à Preston	41			"
"	Northern	Allandale à Collingwood	31½			"
				109½	860½	
1855-6	Buffalo et Lac Huron	Blackrock à Stratford	115			"
"	Grand-Tronc	Pointe Saint-Charles à Toronto et embranchement à Kensington	335¼			"
"	London et Port-Stanley	London à Port-Stanley	24			Père Marquette.
				474¼	1,334¾	
1856-7	European et North American	Moncton à Pointe-du-Chêne	19			Intercolonial.

"	Great-Western	Preston à Guelph	11			Grand-Tronc.
				30	1,364¾	
1857-8	Brockville et Ottawa	Brockville à Carleton Place	45			
"	Buffalo et Lac-Huron	Stratford à Goderich	43¾			"
"	Grand-Tronc	St. Mary's à London, Toronto à Sarnia	189½			"
"	Great-Western	Komoka à Sarnia et Petrolia Branch	56			"
"	Nova Scotia	Halifax à Truro	62			Intercolonial.
"	Nova Scotia	Windsor Jonction à Windsor	32			"
"	Port-Hope, Lindsay et Beaverton	Port Hope à Lindsay, Millbrook à Peterborough	54¾			Grand-Tronc.
				483	1,847¾	
1858-9	Brockville et Ottawa	Smith's Falls à Perth	11			C. C. P.
"	European et North-American	St. John à Sussex	45¼			Intercolonial.
"	Grand-Tronc	St-Thomas à St-Pascal	52			
"	Welland	Pt. Dalhousie à Pt. Colborne, Allandale à Clifton	33½			Grand-Tronc.
				141¾	1,989½	
1859-0	European et North-American	Sussex à Moncton	44			Intercolonial.
"	Grand-Tronc	St-Pascal à la Rivière-du-Loup	27			
"	Saint-Laurent et Atlantique	St. Hubert au Pont Victoria	4¼			Grand-Tronc.
				75¼	2,064¾	
0-1	Grand-Tronc	Berton à Doon	7			"
	Buffalo et Lake-Huron	Goderich à Goderich Elevator	0¼			"
"	New Brunswick et Canada	Watt Jonction à St. Andrews, McAdam à Woodstock	78¼			C. C. P.
				85½	2,150¼	
1861-2	" "	Houlton à Debec Jonction	8			"
				8	2,158¼	
1862-3			0			"
				0	2,158¼	
1863-4	Grand-Tronc	Athabaska à Doucet's Landing	35¼			"
				35¼	2,193½	
1864-5	Grand-Tronc	Waterloo à Elmira	10		2,193½	
"	Nova Scotia	Truro à Pictou	51			Intercolonial.
				61	2,254½	
1865-6	New Brunswick et Canada	Debec Jonction à la frontière du Maine, McAdam à St. Stephen	34			C. C. P.
				34	2,288½	
1866-7			0			
					2,288½	
1867-8			0			
					2,288½	
1868-9	Eastern Extension du N.-B.	Painsec à Musquash	37			Intercolonial.
"	Massawippi Valley	Lennoxville à la frontière du Vermont Stanstead-Junction à Stanstead	35			
"	Saint-Jean et Maine	St. John à Vanceboro	91			C. C. P.
"	Stanstead, Sheffield et Chambly	St. Johns à Waterloo	43			Vermont-Central.
"	Windsor et Annapolis	Windsor à Annapolis	84			Dominion-Atlantic.
				290	2,578½	
1869	Canada Central	Carleton Place à Pembroke	77			C. C. P.
"	Wellington, Grey et Bruce	Guelph à Alma	22¼			Grand-Tronc.
				99¼	2,677¾	

ANNEXE "A"—*Suite.*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER AU CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation pour chaque année.	Total de milles livrés à la circulation chaque ann.	Maintenant mis au service par
1870-1....	Intercolonial	Musqush à Amherst	4			Intercolonial.
"	Midland	Peterborough à Lakefield	10			Grand-Tronc.
"	Port-Hope, Lindsay et Beaverton	Lindsay à Beaverton	23			"
" ...	Québec au Lac Saint-Jean	Québec à Gosford	25½			Canadian Northern.
"	Wellington, Grey et Bruce	Alma à Harriston	26			Grand-Tronc.
				88½	2,766¼	
1871-2....	Intercolonial	Truro à Amherst,	77			Intercolonial.
"	Northern	Collingwood à Meaford	20½			Grand-Tronc.
"	Port-Hope, Lindsay et Beaverton	Beaverton à Orillia	20¼			"
"	Toronto et Nipissing	Scarboro à Coboconk	78			"
"	Wellington, Grey et Bruce	Harriston à Clifford	6¾			"
				202½	2,968¾	
1872-3....	Canada-Southern	International du Pont à Amherstburg, Sainte-Clair-Jonction à Cartwright	323¼			C. C. P.
"	Grand-Tronc	Doon à Galt	6			
"	Great-Western	Glencoe-Loop à Fort-Erie, Harrisburg à Brantford.	153½			Grand-Tronc.
" ...	Nouveau-Brunswick	Frédéricton à Woodstock	63			C. C. P.
"	Toronto, Grey et Bruce	Toronto à Owen-Sound	116½			"
"	Wellington, Grey et Bruce	Clifford à Southampton	46¾			Grand-Tronc.
				709	3,677¾	
1873-4....	Intercolonial	Rivière-du-Loup à Ste-Flavie	84			
"	Toronto, Grey et Bruce	Orangedale à Teeswater	67			C. C. P.
"	Wellington, Grey et Bruce	Palmerston à Kincardine	66			Grand-Tronc.
				217	3,894¾	
1874-5....	Hamilton et Lac-Erié	Hamilton à Port Dover	40¼			"
"	London, Huron et Bruce	London-Jonction à Wingham	69			"
"	Montréal, Portland et Boston	Farnham à Grandby	15			"
"	Nouveau-Brunswick	Hartland à Andover	36			C. C. P.
"	Northern	Barrie àMuskoka	47¾			Grand-Tronc.
"	Port-Hope, Lindsay et Beaverton	Orillia à Waubashene, Waubashene à Midland	32			"
"	Ile-du-Prince-Edouard	Souris à Charlottetown, Georgetown à Tignish-Jonction	197			
"	South-Eastern	Stanstead, Sheffield & Chambly à la linge Provinciale	44			Vermont-Central.
1875-6....	Whitby et Port-Perry	Whitby à Port-Perry	20			Grand-Tronc.
				501	4,395¾	

1875-6	Brantford, Norfolk et Port Burwell	Brantford à Tilsonburg	34½			G.-T.
"	Brockville et Ottawa	Carleton Place à Ottawa	29			C. C. P.
"	Chatham Branch	Chatham-Junction à Chatham	9			Intercolonial.
"	Intercolonial	Moncton à Campbellton	185			
"	Kingston à Pembroke	Kingston à Sharbot-Lake	47½			C. C. P.
"	Montréal à Vermont-Junction	St-Jean, P.Q., à la frontière Internationale	23½			"
"	New-Brunswick	McAdam-Jonction à Benton.	33			"
"	Port-Dover et Lake Huron	Port-Dover à Stratford	55½			G.-T.
"	South-Eastern	Sorel à Sutton-Jonction	21			
"	Whitby et Port-Perry	Whitby à Port-Perry	20			G.-T.
				457	4,852¾	
1876-7	Albert-Southern	Salisbury à Harvey	45			
"	Canada-Central	Pembroke à Moose-Lake	34½			C. C. P.
"	Intercolonial	Campbellton à Ste-Flavie	105½			
"	Lake-Simcoe-Jonction	Stouffville à Jackson's-Point	27			
"	Lévis et Kénébec	Black Lake à Harlaka-Jonction	74			G.-T.
"	Massawippi Valley	Extension à Lennoxville	½			
"	Montréal, Portland et Boston	Richelieu à Farnham	9			Montréal et Ligne Provinciale.
"	New-Brunswick	Aroostook à Edmundston	20			C. C. P.
"	Petitcodiac et Elgin	Petitcodiac à Elgin	14			Elgin et Havelock.
"	Québec-Central	Sherbrooke à Black-Lake	64			
"	Whitby et Port-Perry	Port Perry à Manilla	13¾			G.-T.
				407¼	5,260	
1877-8	Canada-Southern	Extension à Cartwright	4			
"	Grand-Tronc	Berlin à Waterloo	1¾			
"	Hamilton et South-Western	Hamilton à Allandale	95½			G.-T.
"	Intercolonial	Extension à Halifax	2			
"	Intercolonial	Sherbrooke à Mégantic	57½			
"	Kingston et Pembroke	Sharbot Lake à Mississippi	14			C. C. P.
"	Laurentian	Ste-Thérèse à St-Lin	15			
"	Montréal, Portland et Boston	St-Lambert à Richelieu	23			
"	New-Brunswick	A Edmundston	38			C. C. P.
"	Port-Dover and Port-Huron	Stratford à Dover	27½			G.-T.
"	Québec-Central	Beauce-Jonction à Ste-Flavie	15			
"	Québec, Montréal and Ottawa	Montréal à Ottawa	117½			C. C. P.
"	South-Eastern	A Sutton Junction	72			
"	Victoria	Haliburton à Victoria-Jonction	54¼			G.-T.
"	Waterloo et Magog	Waterloo à Magog	23			
				560	5,820	
1878-9	Grande-Jonction	Belleville à Lakefield-Jonction	63½			G.-T.
"	Intercolonial	Mégantic à la frontière du Maine	12			
"	Hamilton and South Western	Berlin à Lake-Jonction	41			G.-T.
"	Missiquoi and Black River		10			
"	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	Québec à la Jonction St-Martin, 159 milles ; Jct. des Grand-Piles, 275 milles ; Joliette à Saint-Félix, 17 milles ; Jct. de Berthier à Berthierville, 7 milles	212			C. C. P.
"	St-Martin's et Hampton	Hampton à St. Martin's	30			
1878-9	Springhill et Parsboro	Springhill à Parrsboro	32			
				400½	6,220½	

ANNEXE "A"—*Suite,*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total des milles livrés à la circulation à la fin de l'année.	Maintenant mis en service par
1879-80...	Belleville et North Hastings	Jonction de North Hastings à Elerado	22			
" ...	Pacifique-Canadien	Emerson à Winnipeg, 65 milles; Winnipeg à Ingolf, 101 milles; Port Arthur à English River, 114 milles	280			
" ...	Carleton Branch	Carleton à la Jonction	2			
" ...	Grand Southern of New Brunswick	St. John à St. Stephen	82			
" ...	Halifax au Cap-Breton	New Glasgow à détroit de Canso	79			
" ...	Kent Western	Jonction Kent à Richiboucto	3½			Kent Northern.
" ...	Kingston et Pembroke	Mississippi à Snow-Road	2			C. C. P.
" ...	Lac Champlain et Saint-Laurent	Standbridge à Gullinore	60			
" ...	Midland		4			G.-T.
" ...	New Brunswick and Canada	McAdam à Vanceboro	7			C. C. P.
" ...	Prince Edward County	Pictou à Trenton	32			Central-Ontario.
" ...	Western Counties	Digby à Yarmouth	67			Dominion-Atlantic.
				641½	6,862	
1880-1....	Canada Central	Moose Lake à Mattawa	47½			C. C. P.
"	Credit Valley	Toronto à St-Thomas; Streetsville à Orangeville; Church-Falls à Stone	183½			"
"	Grand-Tronc	Sarnia à Point-Edward	4½			
"	Halifax au Cap-Breton	Détroit de Canso au quai Mulgian	1			Intercolonial.
"	Intercolonial	Petit prolongement	1¾			
"	Kent Western	Prolongement à Richiboucto	7¾			Kent-Northern.
" ...	Montréal, Portland et Boston	St-Ringmonti à St. Carsiar	4			Montréal et la Ligne Provinciale.
"	North-Simcoe	Colwell à Penetanguishene	33¼			
" . .	Québec et Lac St-Jean	A Roberval	36			Canada-Northern.
				319¼	7,181¼	
1881-2....	Bay de Quinté	Deseronto à la Jonction de Deseronto	4			
"	Canada-Atlantique	Jonction du Coteau à Casselman	48½			G.-T.
"	Canada-Central	Mattawa à Callander	38			C. C. P.
" ...	Pacifique-Canadien	Callander à Vernie	51½			
"	Pacifique-Canadien	Ste-Thérèse à St-Eustache	8			
"	Georgian-Bay et Lake Erie	Palmerston à Hynorth	56			G.-T.
"	Kent Western	A Richibuctouu	7			Kent Northern.

" ...	Kingston et Pembroke	Snow-Road à Larante	7½			C. C. P.
				220½	7,401¾	
1882-3....	Canada-Atlantique	Casselman à Ottawa	30			G.-T.
"	Pacifique-Canadien	English-River à Ingolf, 213 milles; Winnipeg à Bowell, 696 milles	909½			
"	Pacifique-Canadien	Vernie à Cutler	124½			
"	Pacifique-Canadien	Sainte-Thérèse à Saint-Jérôme	2¾			
"	Baie Georgienne et Lac-Erié	Hynorth à Wiarton, 8 milles; Palmerston à Durham, 26¾ milles	34¾			G.-T.
"	Kent-Ouest	A Richibouctou	9			Kent-Northern.
"	Kingston et Pembroke	A Renfrew	10			C. C. P.
"	Manitoba et Southwestern	Portage-La-Prairie à Minnedosa	79			"
"	Manitoba et Southwestern	Winnipeg à Elm-Creek	50¾			"
"	Montréal et Champlain	Saint-Martin à Howark	4¾			
"	Midland	Blackwater à Lindsay, 18¾ milles; Peterborough à Omemee, 13¾ milles	32½			G.-T.
"	Montréal et Sorel	Saint-Lambert à Sorel	44¾			Qué., M'tl. et S'th'n.
"	Montréal, Portland et Boston	Saint-Césaire à Marieville	8¾			Mont. et Ligne Prov.
"	Rive-Nord, P.Q.		8¼			
"	Northern et Southwestern		8½			
"	Southeastern	Drummond à St. Anenice	10			
				1,368	8,769¾	
1883-4....	Canada-Atlantique	Jonction du Côteau à Coteau-Landing	2			G.-T.
"	Canada-Sud	Essex-Centre à Amherstburg	16			
"	Canada-Central	Renfrew à Eganville	26			C. C. P.
"	Pacifique-Canadien	Sudbury à Algoma	96			
"	Pacifique-Canadien	Cutler à Port-Arthur	482			
"	Ontario-Central	Picton à Elderado	71½			
"	Erié et Huron	Rondeau à Wallaceburg	41½			L. E. et D. R.
"	Intercolonial	Jonction Dalhousie à Dalhousie	7			
"	Kingston et Pembroke	Lavante à Renfrew	31			
"	Manitoba et Southwestern	Winnipeg à Minniota	46			C. C. P.
"	Montréal et Champlain	Howick à la frontière internationale	35			
"	Mille-Iles	Gananoque au Grand-Tronc de ch. de fer	3¼			
				857¼	9,627	
884-5....	Canada-Atlantique	Clark's-Island à Lacolle	46¼			G.-T.
"	Pacifique-Canadien	Bowell à Glacier	393			
"	Pacifique-Canadien	Buckingham	4			
"	Intercolonial	Embranchement Saint-Charles	14			
"	Union Jacques-Cartier	Jacques-Cartier à la Jonction avec le C. C. P.	6½			
"	Napanee, Tamworth et Québec	Napanee à Tamworth	28½			
"	Ontario et Québec	Toronto à Perth	199			C. C. P.
"	Ile-du-Prince-Edouard	Ligne de Comté à Cap-Traverse	12			
"	Sarnia, Chatham et Erié	Oil-Spring à Oil-City	5½			Canada-Sud.
				708¾	10,335¾	
1885-6....	Pacifique-Canadien	Glacier à Revelstoke	41			
"	Caraquette	Gloucester-Junction à Caraquette	45			
"	Elgin, Petitcodiac et Havelock	Petitcodiac à Havelock	12½			Elgin et Havelock.
"	Intercolonial	Embranchement de Dartmouth	5			
"	Manitoba et Southwestern	Elm-Creek à Switzer Jonction	114½			C. C. P.

ANNEXE "A."—*Suite.*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total des milles livrés à la circulation de l'année.	Maintenant mis en service par
1885-5	Manitoba-Northwestern	Minnedosa à Salt-Coats	51			C. C. P.
"	Embranchement du Pacifique-Nord	Gravenhurst à Sundridge	71¼			"
"	Northwest Coal and Navigation Co.	Dunmore à Lethbridge	109½			"
"	Québec et Lac Saint-Jean	A Robervale	18			Canadian-Northern.
"	Chemin de fer et pont de Saint-Jean	Ch. de fer N.-B. au ch. de fer T. C.	1¾			
"	Waterloo et Magog	Waterloo à Sherbrooke	16			
				485½	10,821¼	
1886-7	Canadien-Pacifique	Revelstoke à Vancouver	460½			
"	Canadien-Pacifique		10½			
"	Caraquette	Caraquette à Shippegan.	16			
"	Erié et Huron	Wallaceburg à Sarnia	31½			L. E. et D.
"	Esquimalt et Nanaïmo.	Victoria à Wellington	78			
"	Grand-Nord	Saint-Jérôme à New-Glasgow.	8			
"	Intercolonial	Embranchement de Frédéricton.	14			
"	Lac Témiscamingue	Long-Sault au Lac Témiscamingue	6			
"	L'Assomption	L'Epiphanie à L'Assomption.	3½			
"	Manitoba et Sud-Ouest	Domefield à Deloraine	46			C. C. P.
"	Manitoba Nord-Ouest	Binscarth à Russell, Minnedosa à Rapid-City, Salt-Coats à Langenburg	77½			"
"	Nouveau-Brunswick et Ile-du-P.-E.	Sackville au Cap Tormentin	36			
1886-7	Jonction du Pacifique-Nord	Sundridge à Nipissing	40¼			
"	Northern et Western, N.-B.	Gibson et Chatham-Jonction, 107 milles, Blackville à Frédéricton.	116			Intercolonial.
"	Nosbonsing et Nipissing	Lac Nipissing au Lac Nosbonsing	5½			
"	Jonction du Pacifique de Pontiac	Aylmer au Village Coulonge	61			C. C. P.
"	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Régina à Craven	23			Canadian-Northern.
				1,033¼	11,854½	
1887-8	Atlantique et Nord-Ouest	Mile-End à Farnham	44½			C. C. P.
"	Bouctouche et Moncton	Moncton à Bouctouche	32			
"	Canada-Atlantique		2			G.-T.
"	Canadien-Pacifique	Sudbury à Copper-Mines	5			
"	Canadian-Pacifique	Algoma au Sault-Sainte-Marie	86½			
"	Caraquette	Shippegan à Tracadie-Mills	8			
"	Embranchement de Chatham	Chatham-Station au quai	2			Intercolonial.
"	Intercolonial	Embranchement de la ville de Pictou	14			

"	Joggins-Mines	McCann Station à Joggins-Mines	12			Maritime R.C. & P. Co.
"	Leamington et Lac Sainte-Clair	Comlier-Station à Leamington	16			Canada Southern.
"	Ontario et Québec	Perth à Montréal	140			C. C. P.
"	Toronto, Grey et Bruce	Glennamma à Wingham	5			"
"	West-Ontario-Pacific	Woodstock à London	26½			"
				393½	12,248	
1888-9	Atlantique et North-Western	Farnham à la frontière du Maine	138			C. C. P.
"	Jonction de Beauharnois	St-Martin à Valleyfield	30¼			G. T.
"	Canada-Atlantique		7¾			"
"	Ligne Dominion	Dudville-Jonction à Dudville	4¾			
"	Elgin, Petitcodiac et Havelock	Havelock à Killam's-Mills	1½			Elgin et Havelock.
"	Frédéricton et pont Ste-Marie	Pont à SteMarie	1¼			Intercolonial.
"	Guelph-Jonction	Guelph	15			C. C. P.
"	Lac Témiscamingue	Embranchement de Kippecon	9¼			
"	Lac Erié, Essex et Détroit	Walkerville à Leamington	32			Pére Marquette.
"	Basses Laurentides	Jonction St-Tite à jonction St-Pierre	22			Can. Northern, Qué.
"	Manitoba North-Western	Sandburge à Salt-Coats	25¼			C. C. P.
"	Montréal et Lac Maskinongé	St-Félix à St-Gabriel	10			"
"	Ontario et Québec	Montréal à Windsor-Jonction	4¾			"
"	Québec et Lac St-Jean	A Roberville	123			Canadian-Northern
"	Sarnia, Chatham et Erié	Embranchement de Oils-Spring	2½			Canada-Southern.
"	St-Louis et Richibouctou	St-Louis à Richibucto	7			Kent-Northern.
"	South-Norfolk	Simcoe à Port-Rowan	17			G. T.
"	Témiscouata	Rivière-du-Loup à Edmundston	81			
"	Mille-Iles	Jonction G. T. au quai de Gananoque	1			
				533¼	12,781¼	
1889-0	Central, N.-B.	Norton à Chipman	44½			N. B. C. and R.
"	Erié et Huron	Embranchements	2¾			L. E. and D. R.
"	Grand Nord	New-Glasgow à St-Julian	10¼			
"	Hereford	Vermont-Jonction à Dudville	48½			
"	Kingston, Napanee et Tamworth	Yonker à Harrowsville, 7 milles, Tamworth à Tweed, 21 milles	28			
"	Montréal et Lac Maskinongé	A Saint-Gabriel	3			Can. Pac.
"	Northern-Pacific et Manitoba	Winnipeg à la frontière Internationale	65¼			Can. Northern.
"	Northern-Pacific et Manitoba	Winnipeg à Portage-La-Prairie	52½			" "
"	Northern-Pacific et Manitoba	Morris à Brandon	148			" "
"	Ontario et Québec	London à Windsor	112½			C.C.P.
"	Pontiac et Renfrew	Wyman à Bristol Iron Mines	4¼			"
"	Québec et Lac St-Jean	Embranchement à Roberville	14			C.N.
"	Québec, Montmorency et Charlevoix	Heliville à Ste-Anne	20½			Que. Ry. L. & P. Co.
				551	13,332¼	
1890-1	Alberta Railway and Coal Co.	Lethbridge à Coutts	66¾			C. C. P.
"	Canadien du Pacifique	Winnipeg à Glenboro	6½			
"	Columbia et Kootenay	Robson à Nelson	27½			"
"	Cornwallis-Valley	Kentville à King's-Port	14			D. A. R.
"	Comté de Drummond	Ste-Rosalie à Nicolet	45			Intercolonial.
"	Grand-Nord	St-Andréà Lachute	7			C. N. Québec.
"	Intercolonial	Point-Tupper à Sydney	90			
"	Intercolonial	Embranchement North-Sydney	5			
"	Intercolonial	Oxford-Jonction à Brown's-Point	67			

ANNEXE "A"—*Suite.*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMIMS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total de milles livrés à la circulation à la fin de chaque année.	Maintenant mis en service par
1890-1	Intercolonial	Embranchement de Pugwash	5			
"	Lac Erié, Essex et Détroit	Fosters à Decons-Mills	4			Père Marquette.
"	Manitoba Northwestern		1¾			C. C. P.
"	Montréal et Ottawa	Vaudreuil à Rigaud	16½			"
"	Nouvelle-Ecosse-Central	Middletown à Lunenburg	74			Halifax et South-western.
"	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Régina à Prince-Albert	224			Canadian Northern.
"	Québec et Lac Saint-Jean	Jonction de Chambord à Chateau	6			" "
"	Salisbury et Harvey	Albert à Prescott	1			
"	Saskatchewan et Ouest	Minnedosa à Rapid-City	15			C. C. P.
				676	14,008¼	
1891-2	Albert-Sud	Harvey-Bank à Alma	16			
"	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie	Brockville à Westport	45			Brockville, Westport et Northwestern.
"	Calgary et Edmonton	Calgary à Edmonton, 190½ milles; Calgary à Edmonton, 63½ milles	254			C. C. P.
"	Pays Central	Glen-Robertson à Hawkesbury	21			G. T.
"	Canadien-Pacifique	Kenway à Oxbow	114			
"	Canadien-Pacifique	Elmsboro à Nesbot	27			
"	Canadien-Pacifique	Missouri à Missouri Jonction	10			
"	Grand-Tronc	Blackwell à Sarnia	5			
"	Great-Northwest-Central	Chatu à Lenore	51			C. C. P.
"	Great-Eastern	Yamaska à la rivière St-François, 6 milles; Nicolet à la Jonction du G. T., 7 milles	13			
"	Basses Laurentinne	A la jonction St-Pierre	17½			C. N. Québec.
"	Pacifique et Manitoba-Nord	Raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg	1¼			C. N.
"	Montagne d'Orford	Eastman à Lawrenceville	10			
"	Vallée d'Ottawa et Gatineau	Jonction du C.C.P., Hull à Farrelton	30			C.C. P.
"	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	A Prince-Albert	7			C. N.
"	Shuswap et Okanagan	Sanona à Okanagan	51			C. C. P.
"	Saint-Laurent et Adirondack	Valleyfield à la frontière internationale	20			
"	Tunnel St-Clair	Sarnia à Port-Huron	2¼			
"	Temiscouata	Edmundston à Connors	32			
"	Waterloo-Jonction		10¼			
"	Pays de l'Ouest	Annapolis à Digby	20			Dominion Atlantic.

"	Windsor et Annapolis	Wilmot à Torbrook	3½			" "
				760¾	14,769	
1892-3	Atlantique et Northwestern	Renfrew à Eganville	22½			C. C. P.
"	Baie de Quinté	Nouvel embranchement	½			
"	Calgary et Edmonton	Newtown à Fort McLeod	42¼			"
"	Canadien-Pacifique	Deloraine à Napinka	18½			
"	Canadien-Pacifique	Menteith Jonction à Reston	31¼			
"	Canadien-Pacifique	Oxbow à Estevan	41¾			
"	Canadien-Pacifique	Glenboro à Souris	18½			
"	Frédericton et St. Mary's	Frédéricton à St. Mary's	¾			
"	Grand-Tronc	Glencoe à Kings Port	21			
"	Grand-Tronc	Toronto Belt Line	13			
"	Lac Érié et Rivière Détroit	Leamington à Ridgetown	46			Père Marquette.
"	London et Port-Stanley	London à Port-Stanley	24			" "
"	Montréal et Ottawa	Rigaud à Pointe-Fortune	7			C. C. P.
"	Montréal et Western	St-Jérôme à Ste-Agathe	30½			"
"	New Glasgow Iron and Coal	Ferona Jonction à Sunny-Brae	12½			
"	Ottawa et vallée de la Gatineau		10			"
"	Port Arthur, Duluth et Western	Port-Arthur à la frontière internationale	85½			C. N. R.
"	Québec et Lac Saint-Jean	Chicoutimi	46			"
				471½	15,240½	
1893-4	Baie des Chaleurs	Metapédia à Chaplin	80			
"	Brantford, Waterloo et Lac Erié	Brantford à Waterford-Jonction	17			G. T.
"	Canadien-Pacifique	North-Portal à Pasqua	160¼			
"	Comté de Drummond	Jonction de St-Léonard à Lemieux	20			Intercolonial.
"	Irondale, Bancroft et Ottawa	Jonction du G.-T. à Bancroft	20			
"	Kingston, Napanee et Tamworth	A Sydenham	4½			
"	Colonisation du Lac Témiscamingue	Mattawa en allant vers l'ouest	10¼			C. C. P.
"	Montréal et Western	Ste-Agathe à La Belle	39½			"
"	Colonisation de Montford	Montréal à Montford	10			C. N. Qué.
"	Nelson et Fort-Sheppard	Five Mile Point à Fort-Sheppard	55½			
"	Montagne d'Orford	Laurenceville à Kingsbury	26½			
"	Ottawa et Gatineau	Jonction du C. C. P. à Wright	16			C. C. P.
"	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	Ottawa à Golden Lake	85			G. T.
"	Ontario et Québec	Jonction Leaside à Toronto	5¼			C. C. P.
"	Coloniastion du Parry-Sound	Scotia à Eglington	29¼			G. T.
"	Jonction de Phillipsburg	Standbridge à Phillipsburg	6¾			
"	Mille-Iles	Extension à travers la ligne de Gananoque	¼			
"	Vallée de la Tobique	Perth Jonction à Plaster-Rock	28			
"	Comtés Unis	St-Hyacinthe à la jonction d'Iberville	30			Québec, Montréal et St-Hyacinthe.
				644	15,880½	
1894-5	Canada Central	Jonction avec les Basses-Laurentides à Ste-Flore	10			C. C. P.
"	Comté de Drummond	Lemieux à Manseau	8			Intercolonial.
"	Grand-Tronc	Embranchement d'Owen-Sound	12½			
"	Great-Northern	Basses-Laurentides à Ste-Flore	10			C. N. Québec.
"	Irondale, Bancroft et Ottawa	A Bancroft	10			
"	Colonisation du Lac Témiscamingue		20¼			C. C. P.
"	Lotbinière et Mégantic	Jonction du réseau à St-Jean des Chaillons	23¼			
"	Colonisation de Montford	Montford au Lac Toland	11			C. N. Québec.

ANNEXE "A."—*Suite.*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total des milles livrés à la circulation à la fin de chaque année.	Maintenant mis en service par
1894-5	Nakusp et Slocan	Nakusp à Trois fourches	37			C. C. P.
"	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	Golden Lake à Whitney	61			G. T.
"	Colonisation de Parry-Sound	Eglington à Rose-Point	18¼			"
"	Québec, Montmorency et Charlebois	Ste-Anne au Cap-Tourmente	9			Québec Ry., Light and Power Co.
"	Sydney et Louisburg	Embranchements aux mines de houille, 13½ milles. Sydney à Louisburg, 39¼ milles	52¾			
"	Toronto, Hamilton et Buffalo	Waterford à Hamilton	43			
"	Comtés Unis	Floville à St-Hyacinthe	31			Québec, Montréal and Southern.
"	Victoria et Sydney, C.-B.	Victoria à Sydney	16¼	373¼	16,253¾	
1895-6	Sarnia, Chatham et Erié	Oil City à Petrolia	7¼			Canada Southern.
"	Canadien-Pacifique		79½			
"	Comtés du Centre	South-Indian à Rockland	16			G. T.
"	Grand-Nord	Ste-Flore à Shawenegan	11			C. N. Québec.
"	Intercolonial	Windsor Jonction à Dartmouth	12			
"	Irondale, Bancroft et Ottawa	A Bancroft	15			
"	Kaslo et Slocan	Kaslo à Slocan	31			C. C. P.
"	Ottawa et Gatineau		2			"
"	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	Whitney à Algonquin Park	22¾			G. T.
"	Québec-Central	Jonction de Twing à Mégantic	60			
"	Sydney et Louisburg	Sydney Jonction à Sydney	1¼			
"	Toronto, Hamilton et Buffalo	Hamilton à Welland	42			
"	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique	Port Burwell à Tilsonburg	16	315¾	16,569½	C. C. P.
1896-7	Cap-de-la-Madeleine	Jonction des Piles au Cap-de-la-Madeleine	2¼			C. C. P.
"	Lac Manitoba et Canaux	Gladstone à Sifton	100¾			"
"	Lotbinière et Mégantic	A St-Jean Chaleur	7			
"	Vallée de la Massawippi	Jonction de Stanstead	2			
"	Montréal et Ottawa	Rigaud à Alfred	29¼			C. C. P.
"	Ontario, Belmont et Western	Central-Ontario Jonction Iron Mines	9½			
"	Ottawa, Arnprior et Parry Sound	Algonquin Park à Scotia-Jonction	44½			G. T.
"	Montagne-Rouge, C.-B.	Frontière internationale à Rossland	9½			
"	Saint-Laurent et Adirondack	Beauharnois à Adirondack	13			

"	Saint-Stephen et Milltown	Saint-Stephen à Milltown	4¾			C. C. P.
				222½	16,792	
1897-8	Albert-Southern	Albert à Harvey-Bank	3			
"	Baie des Chaleurs	Caplin à Paspébiac	20			
"	Canadien-Pacifique		18			
"	Coast Railway	Yarmouth à Pubnico	20			
"	Columbia et Western		31			C. C. P.
"	Comté de Drummond	Manseau à Chaudière	43			Inter.
"	Gulf Shore	Jonction Caraquet à Pocmouce	16¾			
"	Great-Northern	Joliette à Saint-Boniface	16½			C. N. Québec.
"	Great-Eastern	Yamaska à Sorel	10			
"	Irondale, Bancroft et Ottawa	Station de Bancroft	3			
"	Lac Manitoba et Canaux	Sifton à Winnipegosis	22½			C. C. P.
"	Colonisation de Montréal	Toland-Lake à Herberdam	12			
"	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	Rose-Point à Depot-Harbor	2¾			G. T.
"	Jonction de Phillipsburg	A Philipsburg	¾			
"	Tilsonburg, Lac Erie et Pacifique	A Tilsonburg	4			C. C. P.
				223¼	17,015¼	
1898-9	British-Columbia Southern	Nelson à Proctor	20½			C. C. P.
"	Canadian-Northern		1½			
"	Canadien-Pacifique	Lethbridge à Kootenay-Landing	181½			
"	Columbia et Western	Castegga-Junction à Rossland de la frontière	35¼			C. C. P.
"	Vallée du Richelieu	Iberville à la Jonction de Norgen	22¾			Québec Montréal et Southern.
"	Montréal et Ottawa	Alfred à la Jonction de C. Atl.	40½			C. C. P.
"	Northern-Pacific et Manitoba		46¾			C. N. R.
"	Ontario et Québec	Montréal Station à Montréal-Jonction	5¼			C. C. P.
"	Ottawa et New-York	Ottawa au Saint-Laurent	57½			
"	Pembroke Southern	Golden-Lake à Pembroke	21			G. T.
				432¼	17,447½	
1899-0	British Yukon	White Pass à White-Horse Spur	64¾			
"	Canadian-Northern		92			
"	Canadien-Pacifique		68¾			
"	Columbia et Western	Castegga Jct. à Midway, 101 milles ; Mining Spur à Boundary Creek, 23 milles	124			C. C. P.
"	Halifax et Yarmouth	Pubnico à Shag Harbour	12			Halifax & S. Western.
"	Manitoba Northwestern		2¾			C. C. P.
"	Portage et Northwestern		29¼			C. N. R.
"	Montréal et Sorel	Sorel à Yamaska	19			Qué., Mont'l & S'thrn.
				412½	17,860	
1900-1	Algoma Central et Baie-d'Hudson	Saut-Ste-Marie à Oglidaka	48			
"	Bedlington et Nelson	Port-Hill au C. C. P	15¼			
"	British Yukon	Embranchement de White-Horse	25¾			
"	Canada-Atlantique	Embranch. d'Ottawa	1¾			G. T.
"	Canadien-Pacifique		94			
"	Canadian-Northern		172¾			
"	Ontario Central	A Bancroft et Coe-Hill-Mines	21			
"	Great-Northwest Central		20			C. C. P.
"	Great-Northern		100			C. N. Qué.
"	Inverness et Richmond	Port Hawkesbury à Inverness	56½			Inverness Coal & Ry. Co

ANNEXE "A"—*Suite.*

HISTORIQUE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total de milles livrés à la circulation à la fin de chaque année.	Maintenant mis en service par.
1900-1	Lenora et Mount Sicker	Lenora Mines à Crofton	6½			
"	Montréal et Sorel	A Yamaska	7			Que., Mont'l & S'thrn.
"	New Westminster Southern	Douglas à South-Westminster	24			
"	Northern-Pacific et Manitoba		4½			C. N. R.
"	Ottawa et Gatineau		1½			C. C. P.
"	Portage et Northwestern		5¾			C. N. R.
"	Rutland et Noyan	Frontière internationale à Noyan	3½			
"	St. Mary's River	Sterling à Cardston	30			Alta. Ry. & Irrigt'n Co.
"	Milles-Iles	A la Station de Gananoque	2			
"	York et Carleton	Cross-Creek à Stanley	5¾			
				645½	18,505½	
1901-2	Algoma Central et Baie-d'Hudson	Cglidaka à Pangissin	32½			
"	Canadian-Northern	Josephine-Yards à Josephine-Mines	370½			
"	Canadien du Pacifique		28¼			
"	Comtés-Centre	Glen Robertson à Hawkesbury	21			G. T.
"	Grand-Tronc	Meaford à Meaford-Harbour	2			
"	Inverness et Richmond	I. R. C. Jct. Point Tupper à Hawkesbury	4½			Inverness Coal & Ry. Co
"	Lake Erie et Detroit-River	A St. Thomas	44½			
"	Lenora et Mount-Sicker	Lenora Mines à Crofton	5¾			
"	Liverpool et Milton	Liverpool à Milton	5½			
"	Manitoulin et North-Shore	Sudbury à Gertrude, 13½ milles ; Jonct. Stanley à Spanish-River, 1½ milles ; Jct. d'Elsie aux Mines, 1 mille	16			
"	Midland (N.S)	Windsor à Truro	58			Dominion Atlantic.
"	Ottawa et Gatineau	Prolongement à Hull	1¼			C. C. P.
"	Jonction Pontiac du Pacifique	Aylmer à près Hull	7			"
"	Toronto, Hamilton et Buffalo	Jonction d'Hamilton à Hamilton	3½			
"	Victoria et Sidney, C.-B	Terminal au Boss à vapeur	1¼			
				601½	19,107	
1902-3	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	Michipicotin aux Mines	12			
"	Baie-des-Chaleurs	A Paspébiac	2			
"	Baie-de-Quinté	Yarker à Sydenham	11½			
"	Bruce-Mines et Algoma	Bruce-Mines à Rock-Lake	17¼			
"	Canadien-Pacifique		69			
"	Crow's Nest Southern	Frontière-internationale à Fernie	53¼			

"	Edmonton, Yukon et Pacifique	Strathcona à Edmonton	4½			C. C. N.
"	Halifax et Yarmouth	Shag Harbour à Barrington	18			Halifax et S. Western.
"	Intercolonial	Embranchement à Rivière-Ouelle	6			
"	Kootenay et Arrowhead	Lardo à Gerrard	33½			C. C. P.
"	Vallée de la rivière Kettle	Grand Falls à République	3¾			
"	Jonction de Pontiac du Pacifique	Davidson à Waltham	10			C. C. P.
"	Québec et Lac Saint-Jean	Jonction Chambord à Chicoutimi	44			C. C. N.
"	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique	Tilsonburg à Ingersoll	15¼			C. C. P.
"	Vancouver et Lulu-Island	Vancouver à Steveston	17¼			"
"	Vancouver, Victoria et Est	Laurica à Grand Forks, 14½ miles; Grand Forks Jonction à Danville, 2 miles	16½			
"	Cie de ch. de f. et de trav. Terminal Victoria	Cloverdale à Port Guichon, 16 m.; de Victoria, 1½ m.	17½			
				351¼	19,458¼	
1903-4	Albert		2			
"	Baie de Quinté	A Bannockburn, Déseronto	20½			
"	Pacifique-Canadien	A West Déseronto	84¾			
"	Prolongement du Cap-Breton	Point Tupper à Saint-Pierre	31			
"	Great Northwest Central	Forest à Lenora	40			C. C. P.
"	Halifax et Sud-Ouest		22			
"	Manitoba Sud-Est		107			C. C. P.
"	Manitoba et Nord-Ouest	Yorktown à Sheho	42½			C.C.P.
"	Montréal et Ligne Provinciale	Farnham à Freighsburg	18			
"	Morrissey, Fernie et Michel	Swantson à Carbonada	4¾			
"	Rivière Maganetawan	Burk's Falls à Maganetawan	2			
"	Ontario et Rivière Rainy		9¾			C.C.N.
"	Ottawa, Nord et Ouest	Blue Sea Lake à Maniwaki	22			C.C.P.
"	Ristigouche et Ouest	Campbellton, 18 miles à l'ouest	18			Int'l de N.Bk.
"	Schomberg et Aurora	Bard Lake à Schomberg	14½			
"	Rivière Sainte-Marie	A Cardstone	17			Alberta Ry Irrigation Co.
"	Wellington-Colliery	Senior Baie à Cumberland	10¾			
				466½	19,924¾	
1904-5	Beersville Coal	Adamsville à Mount-Carlisle	8¾			
"	Canadien-Northern		527¼			
"	Pacifique-Canadien	Gaterhongay à Lyleton, 22 miles; Deloraine à Lyleton, 365¾ miles; Arcola à Regina, 113 miles	173¾			
"	Crow's Nest		10			
"	Chateauguay et Northern	Montréal à Joliette	36¼			Can. Nth'n Qué.
"	Halifax et Southwestern		97			
"	Mines du Klondyke	Cité de Dawson à la Rivière Steward	2			
"	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	Jonction de Burkton à Bobcaygeon	38¾			C.C.P.
"	Morrissey, Fernie et Michel	A Carbonada	6			
"	Northern Colonisation	Labelle à Nominingue	23½			"
"	Orford Mountain	Eastman à Ligne de Bolton	12			
"	Princeton-Branch	Milltown à l'International Boundary	5			
"	Québec et Lac Saint-Jean	Valcartier à Saint-Gabriel	4			C.C N.
"	Restigouche et Ouest	Campbellton	20			Int'l de N.Bk.
"	Sydney et Louisburg	Embranchement	4			
"	Temiscamingue et Ontario-Nord	North-Bay à New-Liskeard	113			
"	Vancouver, Victoria et Est	Jonction de Copper à Phœnix et l'Embranchement	29¼			

ANNEXE "A"—*Fin.*

HISTOIRE DE LA LONGUEUR DES CHEMINS DE FER EN CANADA.

Année.	Nom du chemin de fer.	Endroit.	Détails sur le nombre de milles livrés à la circulation chaque année.	Milles livrés à la circulation chaque année.	Total des milles livrés à la circulation à la fin de l'année.	Maintenant mis en service par
1904-5....	Vancouver, Westminster et Yukon..........	Vancouver à New-Westminster.....................	14¾	1,125¼	21,050	
1905-6....	Algoma Central et Baie d'Hudson	Embranchement à Maple Camp, 1 mile; Lac Wild à Breiting Mine, 2 milles; embranchements à la rivière Chippewa 1 mille.................	4	....	....	
"	Ile-du-Prince-Edouard....................	Charlottetown à Port-Murray, 52¼ milles; Jonction Montague à Montague, 6¼ milles..............	58½	....	.. ....	
"	Central de N.-B..........................	Chipman à Minto....	13¼	.. ..	....	Ch. de f. et h. de N.-B.
"	Chemin de fer et mine du Klondyke.........	A la Rivière Steward.	13	....	....	
"	International de N.-B (autrefois Restigouche et Western).........................	Campbellton, 28 miles ouest...	28	....	....	
				116½	21,166½	

ANNEXE B.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

RAPPORT DE M. JOHN MURPHY, INGÉNIEUR ÉLECTRICIEN DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, ET DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, AU SUJET DES APPAREILS DE SÉCURITÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

28 DÉCEMBRE 1908.

M.M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 17 mars 1908, j'ai fait une enquête complète sur les appareils de sécurité en usage sur quelques uns des principaux chemins de fer de ce continent, et afin de me renseigner encore davantage, je suis aussi allé visiter plusieurs fabricants de signaux et d'appareils de sécurité. Enfin, en octobre dernier, j'ai assisté à l'assemblée annuelle de la *Railway Signal Associatiou*, qui s'est tenue à Washington, D.C.

Votre lettre de présentation, en date du 3 juin 1908, avait pour objet de m'assurer "la coopération sympathique des hauts fonctionnaires des chemins de fer" dans la tâche dont j'étais chargé, et je m'empresse de vous dire que cette coopération m'a été offerte de façon si généreuse que je crois devoir ici mentionner la chose tout spécialement. L'électricien chargé de voir aux signaux d'un grand chemin de fer est un personnage important et fort affairé ; mais je n'en ai cependant pas rencontré un seul qui ne fût toujours prêt à m'accorder toute l'attention que je pouvais désirer.

Après en avoir conféré, conformément à vos instructions du 17 mars 1908, avec M. J. L. Payne, contrôleur des statistiques de chemins de fer, je me procurai chez les fabricants les listes des installations d'appareils de sûreté qui pouvaient le mieux représenter les perfectionnements modernes. Ces fabricants me donnèrent aussi les noms de quelques ingénieurs éminents de signaux que je pourrais rencontrer le long de mon itinéraire, s'étendant jusqu'à Chicago dans l'ouest et Washington, D.C. dans le sud. La bienveillance que m'ont témoignée les fabricants à ces deux égards mérite tout autant de gratitude que celle dont j'ai été l'objet de la part des hauts fonctionnaires dont j'ai parlé plus haut.

L'association dite *Railway Signal Association* comptait, au 17 novembre 1908, 1,225 membres, et ces chiffres suffiront par eux-mêmes à donner une idée de l'étendue où en sont arrivés l'art, la profession et l'industrie des signaux de chemins de fer. L'une des choses les plus importantes qu'ait déjà accomplies cette association se rapporte à l'unification des pratiques et des appareils de sécurité. Avant cela, un mécanicien, passant d'un chemin de fer à un autre, sur ce continent, pouvait rencontrer 105 "aspects" différents (c'est-à-dire des signaux dont les indications comportaient certaines instructions ou certains renseignements), mais la *R.S.A.* a maintenant abaissé ce nombre à moins de 25. L'objet que s'était ici proposé l'association était la simplification du langage des signaux fixes. Pour le bon fonctionnement d'un chemin de fer, il importe de charger le moins possible la mémoire des mécaniciens, de telle sorte qu'ils puissent agir presque automatiquement et sans effort conscient au moment où un signal leur est présenté. S'il faut en juger par les rapports des comités, et par les discussions qui ont

suivi la présentation de ces rapports à l'assemblée annuelle, il est évident que ce travail d'unification n'a pu s'accomplir qu'avec beaucoup de difficulté. Si on veut bien se rappeler que chaque chemin de fer avait développé, sans se soucier des autres lignes, des signaux lui appartenant en propre, il est facile de s'imaginer que ces signaux ne furent pas abandonnés avant que toute la question n'eût été mûrement étudiée afin de tomber d'accord sur le choix des meilleurs modèles. Les comités qui ont dressé les plans détaillés pour les matériaux employés dans les diverses branches de l'industrie des signaux ont aussi accompli un travail fort utile. Deux recommandations adoptées par l'association méritent une mention spéciale pour leur mérites apparents. L'une de ces recommandations est pour la discontinuation absolue de l'emploi du " feu blanc ", comme signal, et l'autre se rapporte au sémaphore. On considère préférable d'abandonner l'emploi des feux blancs indiquant que la voie est libre, parce qu'il peut arriver que le disque rouge d'un signal d'arrêt soit brisé et alors un feu blanc apparaîtrait par erreur. Un feu vert devrait être employé pour indiquer la voie libre, et un feu jaune commanderait l'attention. Advenant qu'un verre de couleur soit brisé, et qu'un feu blanc apparaisse, le mécanicien devra stopper et s'assurer de là raison de ce signal. L'association va encore plus loin et recommande que deux feux soient mis en position sur chaque signal automatique et de commandement, et trois feux sur les signaux " interlocking ", afin que les mécaniciens ne soient pas induits en erreur par de faux signaux. Le sémaphore recommandé par l'association est celui dit à quart de cercle supérieur. Le bras étendu horizontalement commande l'arrêt : le bras tendu vers le haut à un angle de 45 commande l'attention ; le bras vertical indique que la voie est libre. En cas de non-fonctionnement, comme par exemple si le bras est chargé de glace ou de neige, le pis qu'il peut arriver c'est qu'il s'abaisse ou demeure à la position horizontale, et alors il commande l'arrêt du train.

Une autre source de renseignements très précieux, découlant de toutes ces investigations, a été le rapport de l'*Interstate Commerce Commission* sur les signaux et appareils *Block System* pour le contrôle automatique des trains de chemin de fer, rapport daté du 23 février 1907. Ce rapport contient une étude très étendue de ces sujets et traite de façon concise tous les côtés de la question de la sécurité publique sur les chemins de fer.

En l'absence d'instructions définies sur les points qu'il pouvait s'agir de mettre le plus en lumière. Je me suis attaché à trouver réponse aux interrogations suivantes :—

1. Quelles sont les pratiques recommandées par les principaux fabricants de signaux ?

2. Quels sont les appareils en usage sur les principaux chemins de fer, et quels sont ceux que recommandent les ingénieurs des signaux ?

3. Comment fonctionnent les divers appareils de sécurité ?

4. Quelles sont les dispositions qui devraient être prises au Canada, pour assurer la sécurité sur les chemins de fer ?

(1) J'ai constaté que les fabricants sont très réticents en matière de conseils, mais qu'ils sont toujours prêts à fabriquer presque tous les appareils qu'on peut leur demander. Ils sont très désireux que les chemins de fer s'entendent au sujet de l'adoption d'appareils-types—tels que ceux qui ont été récemment approuvés par la *R. S. A.*—afin que la production d'appareils-types puisse être réduite en système, et par conséquent que le prix de production en soit abaissé. Leur énergie semble s'être concentrée depuis quelques années sur les signaux automatiques et les appareils d'enclenchement, par suite de la grande demande pour ces appareils aujourd'hui arrivés à un haut degré de perfection. L'appareil le moins cher—le non-automatique—est celui dont le fonctionnement revient le plus cher. C'est le contraire pour les appareils automatiques, et comme les perfection nements se multiplient toujours le premier prix de revient s'en élève constamment. Cependant les fabricants, en montrant leurs appareils, ne cherchaient aucunement à prescrire indifféremment l'usage des signaux automatiques. Il nous a été agréable de constater qu'ils désiraient connaître toutes les conditions se rapportant à tel ou tel chemin de fer avant d'offrir aucun avis, absolument comme s'ils eussent alors abdiqué leur qualité de fabricants pour se faire ingénieurs consultants.

(2) Les plus grandes compagnies de chemins de fer paraissent donner leur attention surtout aux signaux automatiques, et leurs ingénieurs attendent avec impatience les instructions et les fonds nécessaires pour leur permettre de munir de signaux automatiques tous les tronçons importants qui ne sont pas encore munis de ces appareils. On a déjà fait beaucoup en ce sens depuis quelque temps—environ 4,000 milles de voies ferrées dans les quinze mois expirés le 1er janvier 1908—et plusieurs m'ont informé que les mêmes améliorations se seraient aussi poursuivies sur une grande échelle si ce n'eût été la crise financière, en 1908.

(3) On peut juger du bon fonctionnement des installations automatiques que j'ai inspectées par le fait que des millions de signaux ont été enregistrés sans qu'il y ait eu un seul manquement. Les signaux automatiques indiquent au mécanicien s'il peut ou non avancer, et aussi s'il lui faut modérer ou non l'allure de son train. La condition de la voie en avant d'un train contrôle le signal automatique, et la présence d'un wagon dans le "bloc" d'avant, une aiguille ouverte, un rail brisé, ou une partie de train sur une voie divergente si près de l'autre voie qu'elle pourrait être frôlée par une locomotive, empêcheront un signal automatique d'indiquer que le chemin est libre sans restriction. Tous les autres types de signaux dépendent de l'action de l'homme ; le signal automatique communique ses ordres directement au mécanicien sans l'intervention ou la coopération de qui que ce soit.

(4) Bien que j'aie eu l'avantage de pouvoir causer de signaux de chemins de fer avec quelques-uns des meilleurs experts d'Amérique, aucun d'eux n'a voulu s'avancer jusqu'au point de dire qu'il faudrait que des signaux automatiques fussent installés sur chaque chemin de fer. Quelques-uns avaient pu avoir l'occasion d'étudier en Europe ce sujet de la sécurité sur les chemins de fer ; et ils m'ont dit que, tout en étant personnellement en faveur des signaux automatiques sur leurs propres chemins de fer, il y avait à tenir compte du fait que très peu de signaux automatiques avaient jusqu'ici été installés en Angleterre et en Allemagne, où pourtant le record était excellent au point de vue de la sécurité. Aux Etats-Unis, j'ai constaté que la tendance était à laisser les signaux automatiques faire tout le travail. En Europe, il paraîtrait qu'on peut plus aisément garder durant longtemps des hommes d'expérience à des postes d'importance qui ne sont pas très rémunérateurs, et par conséquent la nécessité de signaux automatiques ne se fait pas sentir au même degré qu'aux Etats-Unis. En Allemagne, m'a-t on dit, chaque signal de chemin de fer paraît être agrémenté d'un préposé.

Les ingénieurs de signaux, sur les chemins de fer ayant deux ou plusieurs voies, admettent tous qu'il est nécessaire que ces chemins soient munis de signaux automatiques. Ces mêmes ingénieurs ne sont pas aussi unanimes pour les chemins à voie unique. Quelques-uns d'entre eux ne veulent exprimer leur avis sur les besoins d'un chemin de fer qu'après avoir approfondi tous les détails de ses conditions physiques et commerciales et après renseignements sur la sorte d'employés disponibles. D'un autre côté, de hauts fonctionnaires de certains chemins de fer à voie unique munis de signaux automatiques m'ont dit que les dépenses qu'ils avaient faites pour cela—dépenses variant, en un cas, de $900 par mille, jusqu'à $2,400 en un autre cas—étaient les placements les plus satisfaisants qu'ils avaient faits, parce que (1) le signal automatique augmentait le degré d'utilité de leur voie, et par là même retardait indéfiniment la nécessité d'une double voie, et (2) parce que le bon fonctionnement était plus assuré. "Les signaux automatiques," m'ont-ils dit, "empêchent les collisions et les déraillement de se produire, et il est toujours difficile d'estimer ce que peut coûter une collision ou un déraillement à une aiguille ouverte ou à un rail brisé." C'est tout simplement le manque de fonds qui empêche tous les chemins à voie unique d'être pourvus de signaux automatiques. Afin de pouvoir manipuler sûrement et rapidement un trafic actif, la tendance sur tous les chemins de fer est d'en chercher les croisements et les lignes divergentes et d'employer à ces points des signaux semi-automatiques, c'est-à-dire ne pouvant être manœuvrés par un contrôleur à main, pour indiquer la voie libre que quand cette voie est réellement libre. A tous les autres endroits les signaux automatiques seront employés, et, comme il est dit plus haut, il n'y aura plus alors que le mécanicien qui aura la responsabilité de la de la sûreté de son train. On se plaît constamment de faire l'éloge de la compétence des

mécaniciens dans les rapports au sujet des "arrêts impératifs" sur les chemins de fer qui emploient des signaux automatiques. Comme l'observance immédiate d'une "indicative" de signal automatique est absolument nécessaire pour les trains courant à une grande vitesse, c'est l'habitude de mettre à tout instant des signaux au cran d'arrêt afin de s'assurer du degré de présence d'esprit et d'obéissance des mécaniciens. Il n'est pas rare que tout un long mois s'écoule sans qu'on aît pu relever un seul cas de négligence dans l'observance des signaux.

Étant donnés des signaux automatiques "block system" en parfait état, et des ingénieurs de haute compétence, il n'y a plus qu'un seul aléa à envisager, à savoir, la mort ou l'impuissance soudaine du mécanicien. Afin d'obvier au danger du manque d'observance d'un signal d'arrêt, on a imaginé des appareils d'arrêt fonctionnant automatiquement. Quelques-uns de ces appareils sont actuellement en fonction en ce pays sur certains chemins de fer électriques, et j'ai entendu dire qu'il y en avait aussi en Europe. De l'avis d'un bon nombre d'experts de chemins de fer, le besoin de ces appareils se fait sentir. Ce sujet a été étudié à fond, et à ce propos je citerai des extraits du dernier rapport du comité *Automatic Stops and Cab Signal* de l'Association des Signaux. Sous la rubrique "Recommandations," voici ce qu'on lit dans ce rapport : "A venir jusqu'à présent, les descriptions et plans des appareils d'arrêts automatiques et "signaux de dunettes, dont il a été question dans ce comité, n'ont pas compris ceux qui "paraissent être les meilleurs et les plus praticables. Votre comité n'est pas en mesure. "et ne croit pas qu'il soit à propos, de recommander pour essai aucun signal de dunette "ou appareil d'arrêt automatique dont le fonctionnement leur est déjà connu, croyant "que des démonstrations du fonctionnement de ces appareils devraient être faites par le "breveté, le fabricant, ou sous les auspices du comité de signaux de la commission dite "*Interstate Commerce Commision.*"

Qu'on me permette aussi, à ce même sujet, de citer quelques extraits du rapport de la commission *Interstate* sur les signaux et appareils *block system* pour le contrôle automatique des trains de chemins de fer, en date du 23 février 1907. A la page 20, et après avoir rappelé que la commission était d'avis qu'un signal d'arrêt automatique en bon état de fonctionnement empêcherait de se produire les accidents extrêmement rares dus à la mort soudaine du mécanicien ou autres causes, le rapport continue comme suit en parlant d'autres appareils : "Un nombre considérable d'inventions, comprenant "des signaux de dunette, des arrêts automatiques, et des combinaisons des deux, ont été "soumises à l'attention de la commission. La plupart de ces inventions dénotent chez "leurs auteurs une inexpérience absolue, soit au sujet des conditions pratiques de "l'exploitation des chemins de fer, ou au sujet de l'état actuel de l'art des signaux. "Plusieurs de ces inventions violent le principe universellement reconnu que la fermeture du circuit, pour le contrôle électrique des appareils de signaux, est nécessaire pour "l'apparition du signal de voie libre, alors que l'interruption du circuit, soit intentionnelle ou accidentelle, doit amener l'apparition du signal d'arrêt. Bon nombre de ces "inventions paraissent présenter d'excellents points ; mais, faute d'avoir été soumises "à un essai de quelque étendue sur certains chemins de fer importants, on ne peut formuler aucune opinion définie sur les services qu'elles peuvent rendre."

Toutes ces expressions d'opinions, de la part d'ingénieurs des signaux et d'experts de la commission *Interstate*, qui ont toutes les facilités pour s'enquérir à fond sur tous ces sujets, présentent selon moi un intérêt spécial dans le moment actnel.

Le besoin d'un appareil quelconque *block system*, c'est-à-dire à base d'intervalle de distance, pour la sécurité des trains de chemins de fer, est généralement reconnu. Les trains en mouvement doivent être tenus à des distances définies les unes des autres, et doivent recevoir des ordres d'arrêt à des distances libres de tout obstacle, ou sans cela des collisions se produisent. Le seul point sur lequel les avis sont partagés, parmi les employés de chemins fer, est au sujet du type d'appareil "block system" que tous les chemins de fer devraient ou pourraient installer. Mes recherches m'ont démontré que les signaux automatiques et leurs circuits et appareils contrôleurs électriques ont été développés à un tel point de perfection qu'on peut assurer que tous les chemins de fer en seraient déjà munis sur l'entier parcours de leurs réseaux si ce n'était l'empêchement

de leur coût élevé. Il est, en effet, généralement admis et reconnu qu'il en coûte, en moyenne, pour ces sortes d'installations, $1,500 par mille pour les voies simples ou doubles. Comme on peut le voir, les diverses complications aux gares terminales, aux croisements et aux garages augmentent ce coût considérablement. Ainsi, par exemple, on m'a dit qu'un chemin de fer avait tout récemment dépensé $100,000 pour installer des appareils de signaux automatiques et à enclenchement sur une longueur de 10 milles, entre deux villes importantes, et que la même somme avait été dépensée pour les mêmes appareils sur une longueur de 60 milles du même chemin de fer, soit $10,000 par mille en un cas et $1,667 pour l'autre. D'un autre côté, le chef du mouvement, sur un chemin de fer à voie simple, nous a dit que ses appareils automatiques lui avaient coûté en tout $900 par mille. Un autre nous a dit qu'il avait dépensé $2,400 par mille en travaux se rapportant à l'installation de signaux automatiques, mais qu'environ un tiers de ce montant avait été dépensé en même temps pour des travaux d'améliorations générales de la voie. Le coût de l'entretien des signaux automatiques paraît varier de $75 à $125 par année, par signal. Certains experts prétendent que le coût en sera toujours au moins $110 par année, pour peu qu'on maintienne une organisation effective.

Un système qui est très recommandé, pour les chemins de fer à voie unique, c'est celui dit *lock and block*, système ou bloc à main. L'aménagement consiste en un instrument coûtant environ $200 à chaque station, et un, deux ou trois fils, coûtant environ $40 par mille pour chaque fil, tendu entre les stations. A l'aide de ces instruments, les signaux de voie libre ne peuvent être donnés que par l'action ou coopération solidarisée des agents aux deux extrémités du bloc. Ce système ne présente, quelquefois, aucune particularité automatique, et il faut alors se reposer entièrement sur les agents pour savoir si un train a quitté le bloc. Il y a une amélioration sous forme d'appareils mécaniques ou électriques près des extrémités des blocs, c'est-à-dire près des stations ou postes de signaux où se trouvent les instruments, et ces appareils *empêchent* les agents d'indiquer la voie libre tant qu'un train n'est pas réellement passé. Une partie d'un train peut être laissée entre les points en question sans que les agents en sachent rien. Pour obvier à cela, on ajoute au système simple *lock and block* ce que les électriciens appellent le *track-circuit*. Les appareils *lock and block*, avec contrôle complet *track-circuit*, sont considérés par beaucoup d'experts de chemins de fer comme constituant la méthode la plus sûre de circulation des trains. Le *track-circuit* empêche automatiquement d'indiquer la voie libre, à moins que la voie ne soit réellement libre et intacte, et la particularité de l'enclenchement oblige les agents postés aux deux extrémités de la section de convenir d'indiquer la voie libre avant qu'un semblable signal puisse être donné.

La base du système automatique de signaux consiste tout d'abord en l'emploi du *track-circuit*." Pour établir ce circuit, les rails sont isolés l'un de l'autre sur toute leur longueur, et ils sont aussi sectionnés électriquement en sections d'une longueur d'environ 3,000 pieds. Chacun des deux rails est rattaché à une extrémité de section avec un conducteur provenant de une ou deux cellules de batterie, et à l'autre extrémité avec ce qu'on nomme en électricité un "relai". Dans les conditions normales, c'est-à-dire quand ni roues et essieu ne réunissent ensemble électriquement les deux rails, et quand il n'y a aucune solution de continuité par une aiguille ouverte ou un rail brisé, un faible courant passe de la batterie le long du rail, à travers l'enroulement du "relai", puis revient à la batterie le long de l'autre rail. Le passage continu d'un courant à travers le "relai" maintient une armature en une position opposée à la gravité. Une interruption ou diminution de courant—comme il arriverait, par exemple, si un rail était brisé ou si un train entrait dans le bloc—dégage l'armature, celle-ci en tombant change les raccordements électriques du circuit gouvernant le signal, et alors c'est l'arrêt qui est donné. Le manque de fonctionnement d'aucun des circuits ou appareils électriques est accompagné des mêmes indications. Sur les parcours ayant besoin de protection et qui, faute de fonds, ne peuvent pas être munis des appareils automatiques, il conviendrait, croyons-nous, d'installer des "track-circuits" qui indiqueraient aux employés si la voie est intacte et libre ou non, ce qui les empêcherait de commettre des erreurs. Le système *lock and block*, ou de contrôle manuel, avec contrôle *track-circuit*, coûte beaucoup moins que le système automatique ; mais, naturellement, cela exige la présence de préposés.

Les instruments des stations coûtent environ $200 pour chaque station, et l'éclissage, les relais, les isolateurs des voies et les fils coûtent environ $350 par mille. Par conséquent, deux stations et dix milles de voie simple pourraient être munis d'une installation complète *lock and block* pour environ $4,000, ou à raison de $400 par mille. Le système *lock and block*, sans contrôle de circuit, coûte environ $200 par mille. Des signaux automatiques peuvent être facilement ajoutés à un chemin de fer déjà munis du *track-circuit*, dès que le développement du traffic rend cette amélioration nécessaire.

Le guidon (*train staff*) est un autre moyen employé quelquefois sur les chemins de fer à voie unique pour donner instructions d'avancer au lieu de communiquer ces instructions par écrit. Aucun train ne peut poursuivre sa route sans guidon ; et l'enlèvement d'un guidon de son support n'est possible, aux deux extrémité d'un bloc, que quand tous les autres guidons sont en place. On peut, grâce à une autre disposition de ce même système, "donner permission" à plusieurs trains de passer de longs blocs, en divisant le guidon en sections ou en utilisant en outre des "tableaux". Mais dans tous les cas, toutes les sections devront être délivrées à l'autre extrémités du bloc avant qu'un guidon puisse être obtenu pour un train s'avançant dans une direction opposée. On a trouvé moyen de pouvoir faire enlever les guidons par les trains lancés à une vitesse de 25 milles à l'heure. Le défaut de tout système ouvert à la "permission" est que la sécurité de deux trains dépend toujours entièrement de la possibilité, pour le premier train arrêté pour une raison quelconque, de pouvoir communiquer à temps un signal au mécanicien du train suivant, et de la possibilité, pour ce dernier, d'arrêter son train en temps voulu.

La circulation des trains par "permission" est tolérée sur plusieurs chemins, mais personne ne conseille ni n'entreprend de justifier la chose, car on reconnaît que le principe est vicieux.

Afin de mon rer jusqu'à quel point le *block system* est en usage aux Etats-Unis, les chiffres suivants sont présentés. Ces chiffres sont empruntés au rapport de la *Interstate Commerce Commission* à venir au 1er janvier 1908 :

				Milles.
Total des milles de chemins de chemins de fer en activité aux Etats-Unis...				151,455.2
Signaux bloc non automatiques............			47,875.7	
Signaux bloc automatiques............			10,803.0	58,678.7
Signaux automatiques	sur voie unique........	4,363,5		
" "	sur voie double........	5,699.8		
" "	sur voie triple........	197.8		
" "	sur voie quadruple........	541.9	10,803	

Du 30 septembre 1906 au 1er janvier 1908, l'augmentation des signaux bloc, aux Etats-Unis, a été comme suit :—

		Milles.
Bloc manuel, augmentation		5,559·4
Voie unique, signaux automatiques, augment....	2,331·1	
2, 3 et 4 voies, signaux automatiques, augment...	1,645·0	
Total de l'augmentation des sign. automatiques...	3,976·1	3,976·1
Augmentation totale	3,976·1	3,976·1

Environ 4,000 milles de chemin de fer relèvent présentement, pour leur fonctionnement, de l'organisation téléphonique (1er janvier 1908).

Afin de mettre les mécaniciens en état de recevoir des signaux en temps de brume ou par mauvais temps on conseille d'employer des signaux de dunette. Bien que cela paraisse avoir du bon, j'ai appris que les gens du métier présentaient à cet égard les objections suivantes : (a) l'introduction d'un appareil quelconque dans la dunette empêche le mécanicien de donner toute son attention à la voie ; (b) advenant une défectuosité dans le fonctionnement de l'appareil, sur une partie quelconque d'un trajet, le mécanicien n'a plus rien alors servant à le guider pour le reste du trajet, à moins qu'il

n'y ait aussi des signaux fixes sur la voie ; (c) il est essentiel qu'on puisse contrôler que les mécaniciens observent ou n'observent pas les signaux, sans cela, un mécanicien qui persisterait à ne tenir aucun compte des signaux "attention" ne serait découvert qu'après avoir causé un désastre, et même alors il pourrait peut-être ne pas être prouvé qu'il avait reçu un signal d'arrêt ou d'attention.

Les signaux automatiques sont devenus une telle necessité sur certains chemins de fer que ce que l'on appelle le trafic régulier ne pourrait pas fonctionner sans cela, ou à moins que d'autres voies soient posées. Il m'a été impossible de recueillir aucuns chiffres m'indiquant quelles économies on avait pu réaliser avec ces signaux, mais j'ai pu constater que les trains guidés par des signaux automatiques avaient circulé avec une sécurité absolue à une vitesse normale dans la même direction, avec des blocs de deux milles entre eux. Sans signaux automatiques cela ne pourrait pas se faire, et il faudrait beaucoup plus de distance et de temps entre les trains. Je n'ai pas appris qu'un seul cas se soit présenté où l'emploi des signaux automatiques ait été discontinué après un essai, et l'extension des sections de chemins de fer munies de signaux automatiques est considérée comme étant inévitable.

Le relevé sommaire suivant donnera une idée des avantages qu'on peut retirer de l'emploi des signaux automatiques.

(a) La possibilité d'erreur dans l'interprétation des signaux ou de désobéissance aux ordres ou instructions est réduite au minimum. Cette possibilité ne réside plus que chez le mécanicien. Le signal automatique élimine absolument les autres risques.

(b) Le mécanicien ne reçoit le signal d'avancer que (1) si la voie est intacte (pas de rail brisé, pas de pont ouvert ni aiguille), et (2) si la voie est libre.)

(c) Après qu'un train a reçu le signal d'avancer, les hommes des gares sont (1) *prévenus*, par des indicateurs, de ne pas ouvrir des aiguilles ; ou (2) *empêchés*, par des enclenchements automatiques, d'ouvrir des aiguilles.

(d) Les trains marchant dans la même direction peuvent être espacés de deux blocs avec sûreté—disons deux milles. Sans signaux automatiques, et quand un bloc absolu est maintenu entre les trains, le train précédent doit quitter une station avant d'autoriser le train suivant à entrer dans le bloc entre les stations, sans souci de la *distance* entre les stations. L'économie de temps réalisée avec le système automatique, quand les stations sont distantes l'une de l'autre, est donc ici évidente.

Etant donné tous ces avantages, présentés par les signaux automatiques, on comprend parfaitement que, dans les districts de fort trafic, certains agents de chemins de fer prétendent qu'il faut installer ces signaux coûte que coûte.

L'extrait suivant du rapport de la *Interstate Commerce Commission*, en date du 23 février 1907, paraît s'appliquer avec la même force aux conditions régnant au Canada :

"La recherche des causes des accidents . . . peut être considérée comme une *méthode* " *indirecte* pour se procurer des renseignements touchant l'efficacité avec laquelle sont " administrées les sauvegardes de la vie et de la propriété. Une méthode plus directe, " pour assurer la sécurité publique, consisterait à s'enquérir directement au sujet des " signaux et des pratiques de signaux, sans attendre que des accidents se produisent."

En terminant, je me permettrai de faire observer qu'il serait peut-être bon d'obtenir des chemins de fer en activité au Canada des statistiques détaillées sur les systèmes de signaux en usage. Cela seul suffirait certainement à soulever de l'intérêt sur cette question parmi les compagnies de chemins de fer qui n'ont pas encore eu recours aux signaux automatiques.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

JOHN MURPHY,

Ingénieur électricien.

INDEX

PAGES.

TROISIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'ANNÉ EXPIRÉ LE 31 MARS

1908

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIME PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTE LE ROI
1909

[N° 20c.—1909].

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

L'honorable J. P. Mabee, *commissaire en chef,*

L'honorable M. E. Bernier, *sous-commissaire en chef,*

James Mills, *commissaire.*

A. D. Cartwright,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

OTTAWA, Ont., 31 mars 1908.

A Son Excellence le Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de vous présenter son troisième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1908.

Il n'y est rien donné de plus qu'un résumé général du travail accompli par la Commission au cours du dernier exercice; les informations spéciales se retrouvent si l'on consulte les rapports des officiers de la Commission, qui sont énumérés dans les annexes jointes au présent rapport.

Le travail général de la Commission continue d'augmenter, ainsi qu'on le verra par le nombre des demandes faites, des ordonnances rendues, etc.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Entre le 1er avril 1907 et le 31 mars 1908.

Province de l'Ontario:

Chatham—29 octobre, 1er et 2 novembre 1907; 20 mars 1908.
Hamilton—30 octobre 1907.
Fort-William—8 juillet, 27 septembre 1907; 4 janvier 1908.
Ingersoll—19 mars 1908.
Lindsay—7 mai 1907.
Orillia—8 mai 1907.
Ottawa—2, 3, 16, 18 et 23 avril, 27 et 28 juin, 3 et 5 juillet, 21, 22 et 23 octobre, 15 novembre, 3, 4, 5 et 23 décembre 1907; 24, 27, 28, 29, 30 et 31 janvier 1908; 1er, 2, 3, 4, 5, 6, 14 et 15 février 1908; 12 mars 1908.
Peterborough—17 mars 1908.
Toronto—9 mai, 5, 6 et 7 novembre 1907; 18 mars 1908.

Province de Québec:

Montréal—29 avril, 27, 28, 29, 30 et 31 mai, 18 octobre, 10, 11 et 12 décembre 1907; 7 février 1908.

Saint-Lambert—9 décembre 1907.

Province du Manitoba:

Treherne—23 août 1907.

Winnipeg—9, 10, 11, 12, 13, 16 et 20 juillet, 13 et 17 août 1907; 6, 7 et 8 janvier 1908.

Province d'Alberta:

Calgary—26 et 27 juillet 1907.

Lethbridge—24 juillet 1907.

Province de la Colombie-Britannique:

Vancouver—31 juillet, 1er, 2, 4, 5 et 6 août 1907.

Total des séances publiques, 83, où ont été entendues 281 demandes dont la liste se trouve à l'annexe C.

Parmi les affaires les plus importantes dont s'est occupée la Commission, y compris les affaires entendues aux séances publiques ci-dessus énumérées, il convient d'attirer l'attention spécialement sur celle qui suit:

CLASSIFICATION N° 13 DES TRANSPORTS D'EFFETS CANADIENS.

Demande a été faite à la Commission en juin 1907 par l'Association canadienne de transport pour l'approbation de la classification canadienne n° 13 annulant la classification n° 12, et les ajoutés qui y ont été faits. Les changements relativement aux " risques du propriétaire " et aux autres traits étaient nombreux et importants et grandement dans l'intérêt public. On y arriva après de nombreuses consultations entre les officiers des chemins de fer et l'Association des manufacturiers et l'officier principal du trafic de la Commission, et ils étaient apparemment acceptables à l'Association des manufacturiers canadiens, qui représente un gros contingent d'expéditeurs.

Bien qu'il y ait encore quelques cas où certains risques restent à la charge du propriétaire, ces risques ont été restreints et clairement déterminés, et la Commission a pensé qu'ils devraient être acceptés à titre de règlement équitable de la question pour le moment. La seule question réelle qui restait pour la considération de la Commission, était quant à la rédaction de la règle 7, qui définit l'expression "Risques du propriétaire", de façon à éviter le résultat qui libérerait les compagnies de chemin de fer de la responsabilité des actes ou des omissions de leurs serviteurs ou agents.

La Commission a, en conséquence, le 29 juin 1907, rendu une ordonnance qui, entre autres choses, décrète que la règle 7 de la dite classification soit modifiée par l'addition à l'alinéa (*a*) de la disposition qui suit, savoir:

" L'intention de ces conditions est de couvrir les risques qui se rattachent nécessairement aux transports, mais aucune restriction, expresse ou autrement exprimée, ne peut restreindre la responsabilité des entrepreneurs de transports pour toute perte ou pour tout dommage qui peut provenir d'une négligence ou d'une omission de la compagnie, de ses agents ou de ses employés."

Depuis l'émission de cette ordonnance, l'Association canadienne des manufacturiers s'est plaint que les compagnies de chemins de fer ont apparemment interprété la nouvelle règle relativement aux risques du propriétaire de façon à leur donner plus d'immunité que la Commission n'avait l'intention de leur en accorder. La Commission est en train de considérer cette plainte, et elle s'en occupera sous peu.

UNIFORMITÉ DES LETTRES DE VOITURE.

Cette importante affaire a été pendante devant la Commission depuis mars 1905, époque à laquelle une plainte a été portée par l'Association canadienne des manufacturiers et subséquemment appuyée par la *Canadian Bankers' Association* et par diverses chambres de commerce, par des marchands et des expéditeurs par tout le Canada. Après beaucoup de correspondance, un projet de lettre de voiture a été soumis par un comité spécial nommé par les compagnies de chemin de fer, et ce projet fut imprimé et distribué aux diverses chambres de commerce, aux expéditeurs et aux gens d'affaires intéressés par tout le pays, la circulaire qui suit accompagnant le projet:—

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA, 6 mars 1907.

CIRCULAIRE DONT L'ENVOI EST PROJETÉ, AVEC BLANCS DE FORMULES, AUX CHAMBRES DE COMMERCE ET À D'AUTRES CORPS.

Sur la demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et de la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, pour l'approbation par la Commission de leurs blancs de lettres de voiture et autres formules pour le trafic, conformément aux dispositions de l'article 275, paragraphes 1 et 2 de la loi des chemins de fer, 1903, la Commission a rendu une ordonnance en date du 17 octobre 1904, qui prescrit que les compagnies requérantes ont le pouvoir de se servir des blancs alors soumis jrsqu'à ce que la Commission en ait subséquemment ordonné et déterminé autrement, et de plus qu'il soit formé un comité spécial des officiers légistes et des officiers de trafic des diverses compagnies de chemin de fer dénommées et autres qui pourraient ci-après présenter leurs demandes, chargé de rencontrer la Commission à Ottawa à une date fixe pour la discussion des dits blancs et contrats, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, à une séance de la Commission à être convoquée pour cette fin. En exécution de la dite ordonnance des réunions du comité dont il a été parlé ont eu lieu, et les légistes représentant les compagnies de chemin de fer ont préparé et soumis à la Commission un projet de formule comprenant les conditions et les termes généraux du transport, et dont copie vous est incluse. Que, pour sauver du temps, la Commission ne croit pas qu'elle devrait attendre d'autres conférences entre les compagnies et la Commission, mais qu'il convient qu'autant de publicité que possible soit donnée à la considération des conditions, afin que toutes les parties intéressées puissent être en état de faire toutes les représentations qu'elles peuvent désirer de faire et de les produire devant la Commission.

La Commission, en conséquence, prie tout ceux qui désirent faire des représentations relativement au projet présentement transmis, de les produire au secrétaire de la Commission le ou avant le premier mai prochain.

Par ordre de la Commission,

(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Subséquemment, sur la demande commune de la Halle aux blés de Montréal, de la Chambre de Commerce de Montréal, de l'Association des banquiers canadiens et de l'Association des commerçants de Winnipeg, la Commission a prorogé le délai pour la production des réponses jusqu'au 1er d'août 1907. En réponse à la circulaire, la Commission a reçu un grand nombre de suggestions des diverses chambres de commerce et d'autres parties intéressées par tout le pays.

Ainsi qu'il appert du 21e rapport annuel de la Commission du commerce entre Etats, 1907, cette très importante question de l'uniformité des lettres de voiture a

été pendante devant cette Commission depuis 1904, vu des procédures originairement instituées en novembre de cette année sur des requêtes des *Illinois Manufacturers' Associations* et d'autres organisations de commerce et d'échanges, et l'attention de la Commission ayant été attirée par l'Association des manufacturiers canadiens sur le fait que la Commission du commerce entre Etats devait tenir une séance spéciale à Washington le 15 octobre 1907 pour les fins de prendre en considération la question de l'uniformité des lettres de voiture, et proposer qu'un fonctionnaire de la Commission représentât cette dernière aux séances, notre Commission a donné instructions à son secrétaire légiste, M. A. G. Blair, d'assister aux séances et faire rapport à la Commission des progrès accomplis. Le rapport de M. Blair se trouve à l'annexe Z.

Par suite de surcroît d'affaires, la Commission n'a pas encore pris d'autre action au sujet de l'affaire, mais elle compte la traiter sous peu, et de réunir les intéressés dans le but d'effectuer le règlement du différend.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Ainsi qu'il a été dit dans le rapport antérieur de la Commission pour l'exercice clos le 31 mars 1907, il a été rendu dans l'espèce sous le n° 2690, en date du 18 mars 1907 une ordonnance enjoignant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de réduire leurs taux de transport des voyageurs sur toutes leurs lignes respectives en Canada à l'est du et y compris le chemin de fer Calgary-Edmonton, afin que ces taux ne dépassent pas trois cents du mille. Le même taux a ensuite été appliqué aux lignes du chemin de fer Canadian-Northern.

Une lettre circulaire a ensuite été adressée à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission pour les informer de l'ordonnance et leur demander si elles consentaient à voir réduit d'une façon analogue leurs tarifs de transport des voyageurs, et leur dire, dans le cas contraire, d'avoir à produire leur opposition devant la Commission.

Des réponses ont été reçues de toutes les compagnies virtuellement, quelques-unes ont donné leur consentement, d'autres se sont opposées à la réduction projetée. La Commission est actuellement à s'occuper de ces dernières réponses.

PROJET D'UN CODE UNIFORME POUR LES CHEMINS DE FER DU CANADA—REGLEMENTS DES TRAINS.

REQUÊTE DES INDUSTRIELS DE CHEMINS DE FER DE L'ONTARIO.

En exécution de la séance spéciale tenue à Ottawa et commencée le mardi, 5 février 1907, un comité choisi de cinq personnes représentant les compagnies de chemins de fer qui opèrent en Canada, soumis à la juridiction de la Commission, s'est réuni et a rédigé une série de règles qui ont été transmises à la Commission à la fin de juin 1907. Une lettre circulaire a alors été adressée par la Commission aux compagnies de chemin de fer à vapeur soumises à sa juridiction, laquelle lettre leur énonçait que la Commission avait été informée que des copies des règles et de la réglementation fondamentales projetées comme devant servir aux chemins de fer du Canada, lesquelles avaient été soumises à la commission pour approbation, avaient été adressées aux divers chemins de fer du Canada, et que la Commission désirait recevoir, le ou avant le 1er septembre 1907, toutes les objections ou les suggestions s'y rapportant que pourrait désirer faire l'une quelconque des compagnies. Il a été aussi envoyé une copie du projet à ceux à qui les gens de chemin de fer avaient demandé qu'il en fut adressé, et les parties en général ont été averties que la Commission ne pourrait pas prendre les règles en considération au cours de l'été.

Subséquemment, en octobre 1907, un projet de règlements, préparé par un comité des employés, a été soumis à la Commission pour considération, et après beaucoup de

correspondance additionnelle il fut décidé qu'il allait être tenu une séance spéciale de la Commission à laquelle seraient invités et représentés les chemins de fer et leurs employés, dans le but d'amener les parties à s'entendre sur autant de règles que possible, de façon à ne laisser à la Commission qu'à régler tous différends existants relativement au reste des règles projetées.

Il a fallu néanmoins remettre la séance à cause de la maladie et du décès subséquent du chef d'alors de la Commission, M. A. C. Killam, C.R.

CAUSES DES TAUX INTERNATIONAUX ET DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO.

On verra, si l'on se reporte au deuxième rapport annuel de la Commission, que cette affaire en est une où ont été reçues de l'ouest de l'Ontario un grand nombre de plaintes énonçant que les compagnies de chemin de fer transportaient des effets d'endroits des Etats-Unis à l'ouest de la rivière Saint-Clair et du Détroit à des endroits du Canada à des taux moindres que de points intermédiaires du Canada.

Voici l'une des questions les plus importantes examinées par la Commission, et vu que tout le système des taux de transport à l'est du lac Huron a été virtuellement changé, la Commission croit qu'elle ne peut mieux faire que de consigner aux présentes le texte complet de ses ordonnances relatives à cette matière, et le rapport du fonctionnaire chef du service des transports.

(*a*) Rapport n° 1 du chef du service des transports, 27 juin 1907.
(*b*) Rapport supplémentaire n° 1 du chef du service des transports, 5 juillet 1907.
(*c*) Ordonnance n° 3258.
(*d*) Ordonnance n° 3617.
(*e*) Ordonnance n° 3925.
(*f*) Ordonnance n° 4125.

En vue des objections proférées par une des compagnies qu'atteignaient les ordonnances ci-dessus citées, les compagnies ont été averties que si l'une quelconque d'entre elles désirait que l'affaire fut plus profondément examinée soit au moment où les nouveaux taux entreraient en vigueur, soit après l'entrée en vigueur des taux, elle devrait en faire la demande formelle. De bonne heure en janvier 1908, cette demande a été faite par le président du comité aviseur de la *Canadian Freight Association*, et l'affaire est actuellement pendante devant la Commission.

OTTAWA, 27 juin 1907.

Mémorandum.

T.D. N° 18.

CAUSES DES TAUX INTERNATIONAUX ET DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO.

Liasse n° 609.
Cause n° 1314.

Liasse n° 710.
Cause n° 308.

RAPPORT DU CHEF DE SERVICE DU TRAFIC.

Le cas de l'affaire des taux internationaux parle de divergences entre les marchandises qui vont vers l'est et celles qui vont vers le nord, venant de points canadiens sur les rivières Saint-Clair, Niagara et Détroit, telles que comparées avec celles qui viennent des points de frontières des Etats-Unis, savoir, Port-Huron, Détroit et Buffalo; les taux canadiens sont plus élevés, en contravention, de sorte qu'il y a plainte à la commission, du long parcours et du court parcours, de l'article 315 de la loi des chemins de fer. Il y a eu en cela une question brûlante depuis plusieurs années, mais elle n'a pas été formellement amenée devant la Commission jusqu'à ses auditions à Windsor et à Chatham, en mai 1906.

La demande de la Chambre de Commerce de Toronto, entendue par la Commission actuelle des chemins de fer à Toronto, le 29 mai 1906, est que les taux de transport de

Toronto à Montréal dépassent (comme ils le font) les taux vers l'ouest des mêmes points de l'est de Toronto; aussi que certaines divergences qui existent entre le tarif local de Toronto et les tarifs locaux de Hamilton et de London, au désavantage de Toronto, soient enlevés. Quant à cette dernière demande la Chambre de Commerce de Toronto, j'ai fait rapport à la Commission, à la date du 30 juillet 1906, en faisant certaines recommandations qui, si elles étaient adoptées, auraient l'effet désiré, mais dans ce rapport j'ai énoncé que la " vraie solution devait se trouver dans un nouvel arrangement de toutes les classes de taux en cours entre tous les points, et non seulement ceux qui intéressent Toronto, ou Toronto, Hamilton et London. Il devint évident au début de l'enquête qui a suivi les auditions, que les deux causes auraient à être considérées ensemble, ce à quoi l'Association des manufacturiers canadiens, qui a adopté le cas du taux international, a consenti; la Chambre de Commerce a fait exception, mais elle a retiré ses objections après que j'eus expliqué la situation au comité des transports de la Commission à une conférence de la Chambre de Commerce à Toronto le 19 mars dernier.

Toute réduction dans les taux des points de frontière dans le cas des manufacturiers devrait nécessairement atteindre les taux de Toronto vers l'est, car les taux intermédiaires de Chatham, de London, de Brantford, de Hamilton et de Toronto devraient être réduits sur la base de Windsor, de telle sorte que les deux cas deviendraient assimilés à queue d'aronde; de plus, la revision de l'échelle générale des parcours, qui serait un facteur dans l'arrangement du cas des manufacturiers, aurait une portée immédiate sur les divergences qui existent entre les trafics locaux dont se plaignait la Chambre de Commerce de Toronto, et les ferait disparaître en toute probabilité, et finalement, s'il fallait que la demande de la Chambre de Commerce pour les taux de l'ouest vers l'est fusse accordée, tout ajustement des taux internationaux auquel on pourrait être arrivé serait détruit, car la base serait entièrement différente. Brièvement, les demandes de Toronto ont été comprises dans la demande plus large des manufacturiers.

En discutant les taux internationaux je me propose, dans le but d'abréger, de mentionner plus particulièrement les taux de Toronto et de Montréal, comme étant les points les plus importants—la clef le démontre—mais on comprendra, en termes généraux, que tous les autres points à l'est des lacs sont soumis à une échelle. (Des chiffres plus détaillés se trouvent aux annexes du présent rapport.)

Les taux qui suivent sont les taux actuels des ports de frontières.

POUR TORONTO

De	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Détroit	36	31	23	16	13	10	Classification officielle.			
Windsor	40	35	30	25	20	18	16	16	16	14
Port-Huron	36	31	23	16	13	10	Classification officielle.			
Sarnia	36	33	29	24	19	17	15	15	15	13
Buffalo	30	26	20	15	12	10	Classification officielle.			
Fort-Erié	30	26	23	19	15	13	11	11	12	10

POUR MONTREAL

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Détroit	58½	50½	39	27½	23½	19½	Classification officielle.			
Windsor (hiver)	70	61	53	44	35	33	24	25	27	23
" (été)	60	53	45	38	30	30	21	..	..	20
Port-Huron	58½	50½	39	27½	23½	19½	Classification officielle.			
Sarnia (hiver)	70	61	53	44	35	33	24	25	27	23
" (été)	60	53	45	38	30	31	21	..	..	20
Buffalo	44	38	30½	21½	18½	15	Classification officielle.			
Fort-Erié (hiver)	60	53	45	38	30	28	21	22	24	20
" (été)	56	49	42	35	28	28	20	..	..	19

Le 4 juillet 1906, le secrétaire de la Commission a, d'après des instructions, écrit à M. Loud, chef des transports, du chemin de fer Grand-Tronc, à titre de président du comité d'aviseurs de l'Association canadienne des transports, répétant la nature de la plainte concernant les taux internationaux et se terminant ainsi qu'il suit:

La Commission reconnaît que les conditions de ce trafic dépendent de l'existence des compagnies aux Etats-Unis indépendamment de celles qui opèrent au Canada, et par l'opération de la clause correspondante (le petit et le long parcours) dans la loi statutaire des Etats-Unis, et que l'harmonisation des intérêts pour l'établissement des changements nécesaires qu'il faut pour appliquer à du trafic qui provient des Etats-Unis et est destiné à des points au Canada, est une œuvre de difficulté, et elle croit que les compagnies de chemin de fer canadiennes devraient avoir l'occasion de déposer une plainte devant la Commission pour que celle-ci la considère, après négociation avec les compagnies qui opèrent aux Etats-Unis, et pour cette fin la Commission remet pour quatre-vingt-dix jours la considération de cette plainte."

Il devint évident que nulle tentative d'harmoniser les taux ne donnerait de satisfaction avec deux classifications, savoir, la classification officielle de Port-Huron, Détroit et Buffalo, et en effet par tous les Etats du nord à l'est de Chicago et du Mississipi, et la classification canadienne de Sarnia, de Détroit et de Fort-Erié, et de fait de tout le Dominion; l'une ou l'autre devrait être adoptée, et plutôt que de changer la classification par tout le Canada, il était évident que l'on pourrait raisonnablement demander aux compagnies américaines d'adopter la classification canadienne, pour les expéditions internationales qui viennent au Canada, car seulement une légère proportion des transports ne serait atteinte, et particulièrement attendu que dans le sens inverse les compagnies canadiennes appliquent la classification officielle aux expéditions internationales qui vont du Canada aux Etats-Unis.

Les bases du tarif aussi, et non la classification seule, diffèrent des deux côtés de la frontière. Les tarifs canadiens sont établis sur la 5e classe; le 4e classe étant de 25 pour 100; la 3e de 50 pour 100; la 2e de 75 pour 100, et la 1re classe de 100 pour 100 plus élevée que la 5e. Il ne semble y avoir aucune telle base établie en territoire de l'Association de transport central. De Détroit les proportions actuelles sont celles qui suivent:—

	1	2	3	4	5	6
Pour Toronto	260%	210%	130%	60%	30%	....
Pour Montréal	200%	159%	105%	41%	20%	....

Des fonctionnaires des compagnies de chemin de fer canadiennes représentant l'Association des transports canadiens ont rencontré ceux des compagnies américaines intéressées, représentant l'Association centrale des transports de Chicago, à un nombre de conférences, et il en est résulté que les compagnies américaines ont consenti à adopter la classification canadienne et la base de tarif canadienne pour leur trafic international, et dans le délai accordé par la Commission l'Association canadienne des transports a soumis un système de taux qu'elle espérait voir accepter par toutes les parties. Ce système comprenait au delà de quatre-vingts pages de papier *in folio* de tableaux imprimés.

Un examen des bases de tarif proportionnel données plus haut indique que si les taux des endroits américains étaient établis de la cinquième classe en montant, ainsi que cela se pratique au Canada, il en résulterait une grande réduction dans les taux conjoints internationaux. Ainsi, de Détroit à Toronto, au lieu d'aller de la cinquième classe, 13 cents, à la première, 36 cents, de même qu'à présent, ils iraient de 13 à 26 cents; de Détroit à Montréal, ils seraient de 23½, 5e classe à 47, 1re, au lieu de 23½ à 58½ ainsi qu'à présent, et semblablement pour tous les points des Etats-Unis à l'ouest du Mississipi; et ce serait là un arrangement impossible au point de vue des chemins de fer américains. Il restait l'alternative d'accepter les taux actuels de première classe, et de redescendre, et pour ce qui s'agit de Port-Huron, de Détroit et de Buffalo, c'est ce qui a fini par se faire; il ne faut pas tant s'inquiéter des taux des Etats de l'ouest, pourvu qu'il ne soit pas intervenu avec les taux de commodité sur la matière brute qu'un nouvel arrangement des taux de Port-Huron, de Détroit et de Buffalo, même sur la base courante de première classe, entraînait un arrangement correspondant des points de l'ouest est évident d'une comparaison faite de l'échelle canadienne

de percentage avec celle des Etats-Unis, l'échelle canadienne produisant des taux plus élevés dans les classes inférieures; tellement que pour éviter de contrevenir à leur propre loi de commerce entre Etats ayant des taux plus élevés du Détroit, etc., les compagnies des Etats-Unis auraient à retourner en arrière et virtuellement rétablir tous leurs tarifs internationaux. Pour Montréal les taux actuels et projetés du Détroit, en montant graduellement, ainsi qu'il est expliqué plus haut, dans la première classe, et en omettant les fractions, sont ainsi qu'il suit:—

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Actuels	58½	50½	39	27½	23½	19½	Classification officielle.			
Projetés	58	51	44	36	29	27	26	24	..	20

Tel était le mémoire Détroit-Montréal suggéré dans le plan soumis à la Commission. Pour Toronto, toutefois, les compagnies ont proposé, en outre de l'augmentation dans les classes inférieures provenant de la graduation dans la 1re classe existante sur la base canadienne, une augmentation sur la 1re classe elle-même, ainsi:—

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Actuels	36	31	23	16	13	10	Classification officielle.			
Projetés	42	37	32	26	21	19	18	17	..	15

Ceci aurait virtuellement signifié une augmentation double et aurait indiqué un effort de maintenir les taux canadiens de Windsor (et, naturellement des points intermédiaires tels que Chatham et London) même au delà de la base augmentée qui naturellement aurait suivi du remplacement de la classification canadienne, et de la graduation vers la classification officielle.

Le projet de plan des compagnies pour la revision proposée des taux a été soumis à la Commission par les représentants du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Michigan-Central à une séance tenue aux bureaux du Grand-Tronc à Montréal le 8 novembre 1906, et il fut alors convenu que le plan serait examiné par M. Marlow, le gérant du département des transports de l'Association des manufacturiers, et par le chef du service des transports de la Commission, et que plus tard ces deux fonctionnaires arrangeraient une réunion incidente avec le comité consultant des compagnies aux fins de comparer leurs notes et de permettre aux compagnies de compléter leur plan si les bases en paraissaient satisfaisantes. Cette réunion eut lieu aux bureaux du Grand-Tronc le 19 décembre, et en fait mention par moi le 21 décembre dans le rapport n° 2. Pour citer des minutes du secrétaire de l'assemblée jointes à la liasse: "M. Marlow a considéré les bases en somme suffisantes, et il fut finalement convenu qu'il serait préparé de nouveaux tableaux d'essai sur la base de 54 cents au lieu de 58 cents, première classe, de Détroit à Montréal, et de 36 cents au lieu de 42 cents de Détroit à Toronto; et j'ai expliqué aux gens de chemin de fer que je ne pouvais pas recommander d'augmentation dans les taux des points de frontière des Etats-Unis au delà de ce qui devrait suivre de la graduation canadienne sur les taux actuels de première classe.

Comme résultat de cette réunion une nouvelle série de tableaux fut préparée par les compagnies, et le 18 janvier dernier j'ai assisté à une assemblée à Montréal pour faire consulter ces tableaux et me les faire expliquer, et le 24 janvier ils furent officiellement soumis sous couverture de la lettre de M. Loud de cette date. Dans sa lettre, M. Loud a déclaré que son comité s'était efforcé d'élaborer un plan qui se conformerait à la recommandation que j'avais faite, que quelque fut le plan de règlement qui fut finalement adopté ce plan dût s'occuper de la plainte de la Chambre de Commerce de Toronto, aussi bien que de celle des fabricants. Il fit remarquer aussi que l'élaboration des bases suggérées à la conférence de Montréal le 19 décembre 1906 avait démontré l'impossibilité de leur adoption volontaire par les compagnies. Pour citer de la lettre de M. Loud, même en admettant qu'il n'y eut que 10 pour 100 du tonnage total qui fussent atteints par la revision, "les résultats seraient si désastreux, et tels qu'ils vous ont été expliqués à notre conférence par M. Bosworth et par moi-même, et qu'ils vous ont été confirmés pour le Grand-Tronc par le deuxième vice-président et

par le gérant général Hayes, ni les fonctionnaires du Grand-Tronc ni ceux du Pacifique-Canadien ne trouvent qu'ils puissent assumer la responsabilité de la perte d'une aussi forte somme de revenu net; de là il résulte qu'ils ne peuvent convenir de faire la réduction qui suivrait de l'adoption de vos chiffres suggérés. En même temps, ils reconnaissent pleinement l'autorité des ordres de la Commission, mais en ce cas la Commission, naturellement, se charge de la responsabilité des résultats".

Les tableaux soumis comprenaient quatre échelles de parcours ainsi qu'il suit:—

Echelle	"A"	basée sur	38	cents,	Windsor à Toronto.
			56	"	à Montréal, 1re classe.
"	"B"	"	36	"	Windsor à Toronto.
			54	"	à Montréal, 1re classe.
"	"C"	"	36	"	Windsor à Toronto.
			52	"	à Montréal, 1re classe.
"	"D"		38	"	Windsor à Toronto.
			54	"	à Montréal, 1re classe.

Des relevés soignés ont été soumis pour démontrer l'effet attendu que devaient avoir les réductions suggérées sur les recettes du chemin de fer Grand-Tronc; de la façon suivante:—

En présumant que 10 pour 100 du tonnage de la compagnie pussent être atteints, en divisant 5[1] pour 100, 5[2] pour 100, 20[3] pour 100, 30[4] pour 100, 50[5] pour 100 des classes, la compagnie perdrait annuellement sur l'échelle "D" $555,349; sur l'échelle "C" $762,876.

Si 15 pour 1è0 étaient atteints, $879,270 sur l'échelle "D", $1,229,289 sur l'échelle "C".

Si 20 pour 100 étaient atteints, $1,223,189 sur l'échelle "D", $1,695,700 sur l'échelle "C".

En présumant que les réductions sur les classes eussent été de 2[1] pour 100, 3[2] pour 100, 15[3] pour 100, 20[4] pour 100, 60[5] pour 100 des classes, la perte annuelle deviendrait:—

Si 10 pour 100 du tonnage total eussent été atteints, la perte atteindrait $496,463 sur l'échelle "D" et $707,913 sur l'échelle "C".

Si 15 pour 100 eussent été atteints, la perte serait de $830,068 sur l'échelle "D" et de $1,150,945 sur l'échelle "C".

Si 20 pour 100 eussent été atteints, la perte serait de $1,154,672 sur l'échelle "D" et $1,599,972 sur l'échelle "C".

Les compagnies ont estimé que la perte de la Compagnie du Pacifique égalerait environ les deux tiers de celles du Grand-Tronc.

Bien qu'il ait été admis que ces chiffres ne représentaient que des approximations (il n'y avait pas eu le temps de faire une audition), on ressentit que, en justice pour les compagnies de chemin de fer, la Commission ne pouvait pas ignorer ces statistiques; mais il était aussi évident que les vérifications des résultats atteints par un examen d'experts des livres de la compagnie auraient pris tellement de temps que la décision de la Commission aurait dû être indéfiniment remise. On considéra donc qu'il fallait faire rapport de progrès, et qu'il fallait qu'une exposition franche fût déposée devant les comités de transport de l'Association des manufacturiers et devant la Chambre de Commerce de Toronto, et c'est ce que j'ai fait le 18 et le 19 mars dernier sur les instructions de la Commission. Les comités se rendent compte des difficultés éprouvées, et ne sont pas disposés à être injustes pour les compagnies de chemin de fer; ils ont entrevu la situation d'une façon raisonnable, et plutôt que de conseiller de vérifier des comptes et d'encourir les délais qui en résultent infailliblement, ils ont résolu d'accepter en attendant tout règlement sur lequel la Commission pourrait tomber d'accord, dans l'espérance que ce règlement pourrait se recommander pour la permanence définitive.

D'autres tableaux furent alors dressés par les compagnies, ayant pour but la solution satisfaisante des deux cas combinés, avec perte *minima* pour développer un plan de parcours au mille qui eut été raisonnablement gradué quant aux distances et quant aux taux, et qui en même temps eut produit un taux *maximum* de 36 cents, 1re classe, de Windsor à Toronto, et de 58 cents de Windsor à Montréal. L'échelle de parcours au mille " K " a été atteinte quand j'ai avisé le comité consultatif des compagnies que, suivant moi, la tentative de justifier tous les taux—non pas les taux locaux à l'ouest de Toronto seulement, mais les taux d'entier parcours des points à l'ouest de Toronto aux points de l'est sur une base intransigeante de parcours au mille était irréalisable, et j'ai recommandé au comité que les taux de parcours au mille fussent restreints aux trafics locaux, et ue le système du groqupement qui avait toujours régi ce que l'on peut considérer comme étant les taux d'entier parcours des points à l'ouest de Toronto aux points de l'est fut continué, mais modifié ; les taux de groupement ne devaient pas dépasser la base du parcours au mille adoptée pour les taux locaux.

Cette idée a été adcptée et les échelles alternatives de parcours au mille " L " et " M " furent ensuite soumises. L'échelle " L " a donné avec succès la 1re classe de Buffalo à 30 cents, celle de Fort-Erié à Toronto, le taux de première classe de 36 cents de Détroit de Winsdor à Toronto, et le taux de première classe de Détroit à 58 cents de Windsor à Montréal; mais les parcours au mille étaient irréguliers et peu satisfaisants. L'échelle " M " donnait de meilleurs groupements au mille, mais donnait un taux de 38 cents pour la distance de Windsor à Toronto, les compagnies suggérant que Toronto même pourrait être couvert par un tarif de concurrence sur la base de 36 cents; en d'autres termes, les stations immédiatement avoisinantes du groupe de Toronto seraient maintenues à 38 cents. De plus, un grand nombre des divergences entre les tarifs de Toronto et de Hamilton dont s'était plaint la Chambre de Commerce de Toronto (Hamilton ayant reçu les taux de Toronto pour les endroits au nord de Beeton et d'Allandale de l'ancienne Compagnie de chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest) auraient été supprimées par la hausse des taux de Hamilton. Comme ces défectuosités me paraissaient de nature à faire présager des difficultés, j'ai entrepris moi-même de préparer l'échelle " N " (la dernière), que je n'entends pas proclamer parfaite—la nécessité de s'en tenir aux taux de Détroit de Windsor à Toronto et à Montréal rendant impossible l'établissement d'un taril idéal, mais je considère qu'il y a amélioration sur les groupements en milles, la graduation y est moins sujette à objections que dans les échelles " L " et " M ". Elle donne les taux qu'il convient de Windsor à Toronto et à Montréal, le taux auquel visaient les compagnies, savoir, 50 cents, 1re classe, de Windsor à North-Bay, et des arbitraires raisonnables de parcours en milles pour Sherbrooke, pour Québec et pour d'autres points à l'est et au sud de Montréal. Un défaut consiste en ce qu'au lieu de donner le plein taux de Buffalo de 30 cents entre Fort-Erié et Toronto elle donne 28 cents, mais ceci est inévitable, et cette différence se trouve sur le côté sûr, étant du côté du taux plus bas. En l'absence des membres du comité de consultation, j'ai laissé copie de cette échelle au commis des taux du comité, à Montréal, le 19 courant, mais bien qu'ils fussent encore en ville à la fin de la semaine, je n'ai plus entendu parler d'eux.

En l'annexe " A " du présent rapport j'ai mis les trois échelles " L ", " M " et " N " côte à côte pour indiquer dans chacune les groupes de parcours au mille et les taux de première classe, ainsi que la longueur des différents groupes.

L'annexe " B " indique les taux de Toronto et de Hamilton pour environ quarante des principaux points au nord et à l'ouest de Toronto; l'annexe " C " indique les taux pour les même points de London et de Windsor ainsi qu'ils sont maintenant dans la colonne suscrite " maintenant ", et ainsi qu'ils seraient dans l'échelle " L ", " M " ou " N ". Les chiffres rouges indiquent les augmentations ; sous l'échelle " N " il n'y en a pas. Les réductions dans les taux de première classe sous l'échelle " N " vont de 2 cents à 8 cents par 100 livres, et, naturellement, les classes inférieures seront graduées comme d'habitude, la cinquième classe étant de 50 pour 100 de la première classe.

Bien que j'aie limité les pièces à Toronto, à Hamilton, à London et à Windsor comme suffisant pour mes besoins, on comprendra que la même échelle va servir pour reviser les tarifs aux autres points communs et de distribution; par exemple, Guelph, Galt, Brantford, Ste-Catherine, Chatham, etc. On comprend aussi que l'on devra s'écarter de l'échelle où le trajet plus long doit faire des réductions pour rencontrer le trajet plus court, sans nécessairement abaisser les taux intermédiaires; en d'autres termes, l'égalisation du parcours en milles peut se faire en réduisant les taux d'échelle sous l'autorité de l'article 315, paragraphe 5, et de l'article 329 de la loi des chemins de fer.

Pour en venir maintenant aux groupements allant vers l'est. Le plan propose la continuation, avec quelques changements nécessités par le parcours, des groupements qui existent dans le territoire compris entre la ligne mère du Grand-Tronc-Toronto-Point-Edward et le lac Erié, sauf par suite des taux de contrôle venant de Buffalo, et des changements de conditions le long du canal Welland, toute la section comprise entre le canal Welland et la rivière Niagara doit être comprise dans le groupe inférieur Merritton-Grimsby.

A partir de ce territoire, les taux actuels et projetés de première classe pour Montréal sont ainsi qu'il suit:

De	Hiver actuel.	Eté actuel.	Eté et hiver à venir.
Windsor, Chatham, Newbury, Petrolia, Sarnia, etc......	70	60	58 (T. de Détroit)
Strathroy	68	60	56
Glencoe, Komoka, Parkhill.....	68	68	56
London, St-Thomas, St-Mary's.....	66	56	54
Woodstock, Ingersoll, Tillsonburg, Stratford, Simcoe....	64	56	52
Berlin, Galt, Paris, Brantford.....	60	50	50
Guelph	58	50	48
Welland	60	44	48
Ste-Catherine, Meritton, Grimsby.....	58	44	48
Hamilton, Dundas, Oakville, Port-Credit, Brampton.....	54	42	46, avec 42 été de Hamilton.
Toronto	50	40	44 o. 40 s.

Au nord de la ligne mère du Grand-Tronc-Toronto-Point-Edward le territoire sera partagé en groupes d'une façon similaire sur la base de l'échelle de parcours au mille; mais avec, comme taux au minimum, les taux pour distances égales du territoire du sud, tels que décrits plus haut. Suivent quelques-uns des taux actuels et projetés de première classe pour Montréal:—

De	Hiver actuel.	Eté actuel.	Eté et hiver à venir.
Goderich	68	60	56
Kincardine, Southampton	70	60	58
Owen-Sound	70	60	56
Collingwood	68	60	56
Mount-Forest, Harriston, Palmerston.....	68	60	52
Fergus, Elora.....	60	50	50
Orangeville.....	64	64	48
Barrie	64	50	52

Il est nécessaire de se rappeler, en faisant ces comparaisons, que par le passé les taux d'été (en ne s'appliquant qu'aux points situés à l'est de Peterborough et de Tren-

ton et comprenant ces deux endroits) n'ont été accordés que de relativement peu des points d'expédition situés à l'ouest de Toronto—étant surtout des points de concurrence—de beaucoup le plus grand nombre de ces points n'ont jamais eu de taux moins élevés l'été que l'hiver.

Il est entendu que les compagnies vont continuer, s'il le faut, à faire face à la concurrence des lignes des lacs aux endroits d'expédition par eau de concurrence actuelle, même si les expéditions s'y font pour moins que les taux projetés des groupements auxquels ces points appartiennent, mais ces taux de concurrence qui sont autorisés par la loi des chemins de fer resteront probablement aux endroits tels que Sainte-Catherine, Merritton, Welland, Windsor, etc., restreints aux taux d'accommodement. Les compagnies considèrent qu'elles devraient être autorisées à en faire autant à Toronto; mais je suis fortement en faveur de la continuation aussi des taux de la classe d'été de Toronto sur la base de 40 cents première classe, et j'en ai ainsi avisé les gens de chemin de fer, et je pense que le même principe devrait prévaloir à Hamilton, ces deux endroits étant de forts endroits d'expédition de marchandises générales, tandis que les autres points d'eau ne le sont pas. Je suis confirmé dans cette opinion par le fait que bien que les taux d'hiver de Toronto à Montréal soient destinés à être réduits à la base des expéditions vers ll'ouest, ainsi que le prétend la Chambre de Commerce, les taux d'été vers l'est vont néanmoins rester plus élevés que ceux des expéditions vers l'ouest de 4 cents par 100 livres, sur les transports de première classe—40 cents vers l'est contre 36 vers l'ouest.

Une explication est nécessaire relativement aux taux de Buffalo, qui n'ont pas été portés au maximum à partir du côté canadien, comme l'ont été les taux de Détroit, de Windsor et ceux de Port-Huron de Sarnia. Le taux de première classe de Buffalo à Montréal est de 44 cents; le taux suggéré de Port-Erié et des points intermédiaires dans le même groupement est de 48 cents, 4 cents de plus que celui de Buffalo. Appliquer les taux de Buffalo, de Fort-Erié et de Suspension-Bridge viendrait, cependant, détruire toute la structure, car le taux de Buffalo est le taux d'hiver projeté de Toronto; conséquemment, si le taux de Buffalo était appliqué des points de frontière canadiens, Hamilton et Toronto ne pourraient avoir un tarif plus élevé—pour continuer le plan du groupement il faudrait les mettre plus bas. Mais si les taux d'hiver de Toronto à Montréal étaient fixés à moins de 44 cents, les taux vers l'ouest en partant de Montréal deviendraient indubitablement réduits au même niveau, et ainsi de nouvelles difficultés se trouveraient créées. Il a donc semblé raisonnable dans les circonstances d'augmenter sur papier les taux de Buffalo à 48 cents 1re classe, à être suivi par un tarif de concurrence sur sa base actuelle, savoir, de 44 cents. Vient l'alternative pour le New-York-Central d'augmenter ses taux de Buffalo à Montréal jusqu'à la base de 48 cents, et ainsi rendre superflu le tarif suggéré de concurrence. Mais il est douteux que la Compagnie du New-York-Central en agisse ainsi, car cette action gênerait sérieusement ses taux d'endroits tels que Dunkirk et Erié sur la ligne Lake-Shore. Il a été fait des efforts pour éviter cette divergence à la frontière de Niagara, mais sans succès. Je ne considère pas que cette différence de traitement soit une affaire sérieuse, spécialement vu que sa suppression créerait des difficultés plus sérieuses ailleurs.

Le territoire qui s'étend de Toronto à Montréal a été groupé de nouveau de façon à assurer une graduation raisonnable de parcours en milles et de taux. Suivent des exemples des taux de première classe tant actuels que projetés de Windsor:—

A	Actuel.	Projeté.
Whitby, Oshawa..........	44	40
Bowmanville, Newcastle..........	46	40
Port-Hope, Cobourg..........	46	42
Trenton, Belleville..........	48	44
Napanee..........	54	46
Kingston..........	54	48
Brockville..........	60	50
Prescott..........	60	52
Cornwall..........	66	54
Montréal..........	70	58

De stations à l'est de Toronto—de ce qui est connu sous le nom de division Midland—à Montréal, etc., l'échelle exacte de parcours au mille peut s'appliquer.

Pour les points à l'ouest et à l'est de Hull, et à l'est et au sud de Montréal, je propose les groupements et les bases de taux qui suivent, sur lesquels les compagnies s'accordent, savoir:—

—	Base projetée.			Base actuelle.
Pour Aylmer..........	4 cts plus élevé que Hull			6
De Gatineau à Buckingham, inclusivement..........	6	"	"	6 à 10
De l'est de la jonction de Buckingham à et y compris Saint-Augustin et Saint-Eustache..........	8	"	Montréal	10
De la jonction Sainte-Thérèse à Sainte-Rose, inclusivement..........	4	"	"	10
De Saint-Vincent de Paul à la jonction Joliette, inclusivement..........	4	"	"	6 à 10
De Lanoraie à Trois-Rivières, inclusivement, y compris Berthier..........	8	"	"	10 à 12
De l'est de Trois-Rivières à Québec, inclusivement..........	10	"	"	14
De l'est et du sud de Montréal à et y compris Sainte-Rosalie, Saint-Jean, Saint-Isidore, jonction de Howick et jonction Cécile..........	4	"	"	6 à 10
Doucet's-Landing, Victoriaville, Dixville et l'est de Sainte-Rosalie; aussi le sud des points énoncés dans le groupement précédent (le groupement du Pacifique devant correspondre)..........	8	"	"	10 à 14
De l'est de Victoriaville à Lévis..........	10	"	"	14

Je me suis efforcé de donner l'aperçu général des principes fondamentaux du plan projeté et des réductions qu'il est question d'effectuer, mais en établissant les tarifs on pourra trouver que quelques légers changements pourront devenir à propos ici et là.

Mes recommandations sont ainsi qu'il suit, savoir:—

(*a*) Que les tarifs spéciaux de classe locale des Compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique, du Michigan-Central, du Père-Marquette, du Wabash, de Toronto, de Hamilton et de Buffalo, et de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de l'Ontario, à l'est du lac Huron et de Sudbury et au sud de la rivière Ottawa, soient revisés de façon à les placer tous sur la même échelle de parcours au mille, et que pour cette fin soit adopté comme base par les dites compagnies le tableau du taux de parcours au mille marqué de la lettre "N" et reproduit en l'annexe "A" du présent rapport, subordonnément aux réductions sur le dit tableau de parcours au mille entre les points communs ou de concurrence qui pourront être jugées nécessaires sous l'autorité des dispositions de l'article 315, paragraphe 5, et de l'article 329 de la loi des chemins de fer; les taux dans tous les cas devant être basés sur le plus court parcours au mille qui sera praticable.

(*b*) Que, subordonnément au paragraphe "D" pour les fins de calcul des tarifs spéciaux d'été et d'hiver d'entier parcours d'endroits à l'ouest de Toronto et des endroits à l'est de cet endroit, le terretoire au sud de la ligne mère et comprenant la ligne mère de la Compagnie du Grand-Tronc de Toronto à Point-Edward, par voie de Stratford, devrait être divisé en groupements sur le principe qui existe actuellement, mais modifié

par le tableau de parcours en milles dont il est question dans le paragraphe "a"; tous les points situés sur le canal Welland devant être compris dans le groupement Fort-Erie-Stony-Creek, et les taux pour Montréal devant être ainsi qu'ils sont tracés dans le mémoire de la conférence de Toronto du 23 mai, ainsi qu'il suit:

De.	Taux.	Classe.
Windsor, Amherstburg, Courtright, Sarnia, Newbury, Alvinston, et Forrest..	58 cents........	1re classe.
De pointes intermédiaires à l'est de Hyde-Park et y compris cet endroit.....	56 "	"
London, St-Thomas, St-Mary's, Thamesford, Port-Burwell and Port-Rowan	54 "	"
Woodstock, Ingersoll, Stratford, Waterford et Port-Dover..................	52 "	"
Berlin, Galt, Brantford......................................	50 "	"
Guelph..	48 "	"
Fort-Erié, Suspension-Bridge, Port-Colborne, Welland, Ste-Catherine, et Grimsby..	48 "	"
Merritton, Dundas, Oakville et Georgetown..........................	46 "	"
Toronto...	44 "	"

(*c*) Que le territoire au nord de celui couvert par le paragraphe (*b*) et à l'ouest de la ligne du Grand-Tronc entre Toronto et Barrie, et comprenant cette ligne, soit groupé de même façon, et que le tableau de taux dont il est question au paragraphe (*a*) s'applique, mais avec les taux pour égales distances dans le territoire couvert par le paragraphe (*b*) comme taux minimum.

(*d*) Que, des points de concurrence avec les lignes de lacs et de rivières, les compagnies pourront publier entre ces points de concurrence, durant la période de la navigation, les taux d'accommodement qui peuvent être requis, pour faire face à la concurrence des voituriers par eau, et elles publieront également pour transports, de Toronto et d'Hamilton à Ottawa et à Montréal et aux points intermédiaires, des tarifs de classe de concurrence sur la base qui existe actuellement, mais ne devant pas dépasser les taux de parcours au mille énoncés au paragraphe (*a*).

(*e*) Que les taux de transport d'entier parcours des groupements ci-dessus seront raisonnablement gradués pour les points à l'est de Toronto sur la base tracée pour la ligne mère du Grand-Tronc à la conférence de Toronto du 23 mai 1907, avec graduation correspondante le long de la ligne du Pacifique.

(*f*) Que les taux vers l'est du territoire situé à l'est de Toronto et d'Orillia et à l'est de Depot-Harbour, de Parry-Sound et de North-Bay et y compris ces endroits, seront en conformité du tableau de parcours au mille porté au paragraphe (*a*), en tenant compte des taux de groupement avoisinant sous le régime du paragraphe (*c*).

(*g*) Que pour les endroits de la province de Québec à l'ouest et à l'est de Hull et à l'est et au sud de Montréal sur les lignes des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique, les taux d'entier parcours des territoires groupés ainsi qu'il est énoncé aux paragraphes (*c*) et (*b*), seront atteints conformément à l'échelle reproduite à la page 23 du présent rapport.

(*b*) Que les compagnies et leurs raccordements des Etats-Unis auront la permission de substituer la classification canadienne des transports au lieu et place de la classification officielle de Détroit et de Port-Huron, et des points à l'ouest de ces endroits par voie des traverses des rivières Détroit et Saint-Clair, et de graduer les classes inférieures sur les taux de première classe actuellement en cours. La classification canadienne devant être substituée à la classification officielle à partir des endroits de l'Association centrale des transports par voie de la frontière de Niagara. (Au sujet de Buffalo proprement dit, *voir* la note au bas.)

(*j*) Que les taux des points du Canada sur la frontière des rivières Détroit et Saint-Clair, à tous les endroits à l'est jusqu'à l'Atlantique, et au nord jusqu'à la rivière Ottawa, ne pourront en aucun cas dépasser les taux de Détroit et de Port-Huron tels que déterminés par le paragraphe (*h*).

(*k*) Que, dans la détermination des taux internationaux mentionnés au paragraphe (*h*), les taux sur la matière brute transportée de points des Etats-Unis à des points au Canada ne seront pas augmentés à l'instigation directe ou indirecte des compagnies qui opèrent au Canada, pour cause des changements aux bases de taux présentement permis ou prescrits.

(*l*) Qu'aucun changement ne sera fait dans les taux de transport vers l'ouest de Montréal au territoire groupé à l'ouest de Toronto, et y compris Toronto, et aux points intermédiaires, comme conséquence de la présente ordonnance de la Commission.

Le tout respectueusement soumis,

J. HARDWELL,
Chef du service des transports.

M. A. D. Cartwright,
Secrétaire, Com. C. de F.

Note. Au paragraphe (b) relativement aux taux Port-Erié, etc., je n'ai fait aucune allusion au rétablissement projeté du taux de Buffalo pour Montréal dont il est question dans mon rapport. L'élévation par écrit du taux de Buffalo, à la base de 48 cents, et le remplacement de la base actuelle de 44 cents par le tarif de concurrence, ne serait qu'un moyen d'en venir à une fin; et tenant compte de l'explication que j'ai donnée, je suis d'opinion que la Commission pourrait, en ce cas, mais convenablement autoriser que l'on se départit de la disposition de long et de court parcours.

ANNEXE "A".

Echelle 'L'.			Echelle 'M'.			Echelle 'N'.		
Longu'r du groupement.	Groupements de distance.	Taux.	Longu'r du groupement.	Groupements de distance.	Taux.	Longu'r du groupement.	Groupements de distance.	Taux.
Milles.	Milles.	Cents.	Milles.	Milles.	Cents.	Milles.	Milles.	Cents.
	à 5	8		à 5	8		à 5	8
5	6 " 10	10	5	6 " 10	10	5	6 " 10	10
5	11 " 15	12	5	11 " 15	12	5	11 " 15	12
5	16 " 20	14	5	16 " 20	14	5	16 " 20	14
10	21 " 30	16	10	21 " 30	16	10	21 " 30	16
10	31 " 40	18	10	31 " 40	18	10	31 " 40	18
10	41 " 50	20	10	41 " 50	20	10	41 " 50	20
10	51 " 60	22	10	51 " 60	22	15	51 " 65	22
10	61 " 70	24	10	61 " 70	24	15	66 " 80	24
10	71 " 80	26	10	71 " 80	26	20	81 " 100	26
20	81 " 100	28	15	81 " 95	28	25	101 " 125	28
20	101 " 120	30	15	96 " 110	30	25	126 " 150	30
35	121 " 155	32	30	111 " 140	32	25	151 " 175	32
35	156 " 190	34	30	141 " 170	34	25	176 " 200	34
35	191 " 225	36	30	171 " 200	36	25	201 " 225	36
30	226 " 255	38	30	201 " 230	38	25	226 " 250	38
30	256 " 235	40	30	231 " 260	40	30	251 " 280	40
30	286 " 315	42	30	261 " 290	42	30	286 " 310	42
30	316 " 345	44	30	291 " 320	44	30	311 " 340	44
30	346 " 375	46	30	321 " 350	46	30	341 " 370	46
30	376 " 405	48	30	351 " 380	48	30	371 " 400	48
30	406 " 435	50	30	381 " 410	50	35	401 " 435	50
			30	411 " 440	52	35	436 " 470	52
			30	441 " 480	54	35	471 " 505	54
			40	481 " 520	56	35	506 " 540	56
			40	521 " 560	58	35	541 " 575	58

(Signé) J. HARDWELL.

ANNEXE "B".

Feuille 1.

Comparaison entre les taux de première classe actuels et ceux projetés de Toronto et de Hamilton.

De Toronto.					A	De Hamilton.				
Milles	Actuellement.	L.	M.	N.		Milles	Actuellement.	L.	M.	N.
30	18	16	16	16	....Georgetown..................	33	20	18	18	18
39	22	18	18	18	.Hamilton.....................	.....	.....	.....	....	....
40	22	18	18	18	....Tottenham..................	62	24	24	24	22
43	24	20	20	20	....Beeton......................	67	26	24	24	24
49	24	20	20	20	... Guelph......................	40	24	18	18	18
54	24	22	22	22	....Harrisburg..................	20	14	14	14	14
58	24	22	22	22	....Galt........................	31	18	18	18	18
60	28	22	22	22	....Brantford...................	25	16	16	16	16
63	22	*24	*24	22	....Berlin......................	52	24	22	22	22
63	26	24	24	22	....Elora.......................	60	24	22	22	22
63	26	24	24	22	....Allandale...................	92	26	28	28	26
64	26	24	24	22	....Harris......................	29	18	16	16	16
64	26	24	24	22	....Barrie......................	93	26	28	28	26
66	26	24	24	24	....Fergus......................	63	26	24	24	22
83	30	28	28	26	...Woodstock....................	48	22	20	20	20
86	30	28	28	26	....Orillia.....................	115	30	30	32	28
87	30	28	28	26	....Mount-Forest................	101	32	30	30	28
89	30	28	28	26	... Stratford...................	61	24	24	24	22
92	30	28	28	26	...Palmerston...................	89	30	28	28	26
92	32	28	28	26	....Ingersoll...................	58	24	22	22	22
93	30	28	28	26	....Harriston...................	95	32	28	28	26
95	32	28	28	26	....Collingwood.................	108	32	30	30	28
99	32	28	30	26	...St-Mary's....................	71	26	26	26	24
101	32	30	30	28	....Listowel....................	90	30	28	28	26
102	34	30	30	28	....Penetang....................	130	34	32	32	30
111	36	30	32	28	... London......................	77	30	26	26	24
112	34	30	32	28	....Gravenhurst.................	140	34	32	32	30
116	34	30	32	28	....Meaford.....................	130	34	32	32	30
119	34	30	32	28	....Walkerton...................	116	34	30	32	28
119	36	30	32	28	...Midland......................	148	38	32	34	30
119	36	30	32	28	....St-Thomas...................	85	30	26	26	24
120	34	30	32	28	....Wingham.....................	119	34	30	32	28
122	34	32	32	28	....Owen-Sound..................	160	34	34	34	32
122	36	32	32	28	....Clinton.....................	94	32	28	28	26
134	36	36	32	30	....Goderich....................	106	34	30	30	28
151	38	32	34	32	....Southampton.................	148	38	32	34	30
159	38	34	34	32	...Kincardine...................	147	38	32	34	30
162	34	34	34	32	...Wiarton......................	158	34	34	34	32
176	38	34	36	34	....Chatham.....................	141	36	32	34	30
221	40	36	36	36	....Windsor.....................	187	38	34	36	34
227	46	38	38	38	... North Bay...................	256	46	49	40	40

Les chiffres marqués d'une * sont des augmentations sur les taux actuels.

(Signé) J. HARDWELL.

ANNEXE "C".

Feuille 1.

Comparaison entre les taux de première classe actuels et projetés de Windsor et de London.

De Windsor.					A	De London.				
Milles.	Actuellement.	L.	M.	N.		Milles.	Actuellement.	L.	M.	N.
46	24	20	20	20	....Chatham	65	26	24	24	22
108	30	30	30	28	....St-Thomas	15	12	12	12	12
110	30	30	30	28	....London	.....	.....	...	.....	....
130	36	32	32	30	....Ingersoll	20	14	14	14	14
133	34	32	32	30	....St-Mary's	23	16	16	16	16
139	36	32	32	30	....Woodstock	27	16	16	16	16
143	36	32	34	30	....Stratford	33	20	18	18	18
158	36	34	34	32	....Paris	48	22	20	20	20
160	38	34	34	32	....Clinton	51	22	22	22	22
165	36	34	34	32	...Bran ford	56	26	22	22	22
168	38	34	34	32	..Harrisburg	58	24	22	22	22
169	38	34	34	32	...Berlin	59	24	22	22	22
172	38	34	36	22	....Goderich	62	26	24	24	22
172	40	34	36	32	....Listowel	62	24	24	24	22
179	38	34	36	34	....Galt	58	24	22	22	22
181	42	34	36	34	....Palmerston	71	26	26	26	24
183	38	34	36	34	...Guelph	73	30	26	26	24
185	42	34	36	34	....Wingham	75	28	26	26	24
187	38	34	36	34	...Hamilton	77	30	26	26	24
187	42	34	36	34	....Harriston	76	28	26	26	24
192	42	36	36	34	....Mount-Forest	82	28	28	28	26
196	42	36	36	34	..Elora	86	30	28	28	26
199	42	36	36	34	....Fergus	88	30	28	28	26
202	40	36	38	36	....Georgetown	92	30	28	28	26
208	44	38	38	36	....Walkerton	98	32	28	30	26
213	42	36	38	36	....Kincardine	103	34	30	30	28
232	46	38	40	38	....Tottenham	122	36	32	32	28
....	.....	....	.	.....	....Windsor	110	30	30	30	28

ANNEXE " C ".

FEUILLE 2.

Comparaison entre les taux de première classe actuels et ceux projetés de Windsor et de London.

De Windsor.					A	De London.				
Milles	Actuellement.	L.	M.	N.		Milles	Actuellement.	L.	M.	N.
236	46	38	40	38	....Beeton	126	36	32	32	30
240	46	38	40	38	....Southampton	130	36	32	32	30
250	46	38	40	38	....Wiarton	140	36	32	32	30
252	50	38	40	40	....Owen-Sound	142	36	32	34	30
261	50	40	42	40	....Allandale	151	38	32	34	32
262	50	40	42	40	....Barrie,	152	38	32	34	32
278	50	40	42	40	....Collingwood	168	38	34	34	32
284	50	40	42	42	....Orillia	174	40	34	36	32
299	50	42	44	42	..Meaford	189	40	34	36	34
300	50	42	44	42	....Penetang'.	190	42	34	36	34
310	52	42	44	42	....Gravenhurst	200	42	36	36	34
317	50	44	44	44	....Midland	207	44	36	38	36
425	68	50	52	50	....North-Bay	315	52	42	44	44

(Signé) J. HARDWELL,

OTTAWA, 5 juillet 1907.

Mémoire.

T.D. No. 18.

AFFAIRE DES TAUX INTERNATIONAUX ET DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO.

Liasse n° 610. Cas n° 1314.

Liasse n° 609. Cas n° 368.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE N° 1 DU CHEF DU SERVICE DES TRANSPORTS.

La Commission a accordé une audition extraordinaire, aujourd'hui, au comité consultatif de l'Association canadienne des transports, qui désirait énoncer ses objections à l'échelle projetée " N " du parcours au mille, que j'ai laissée entre les mains du commis des taux du comité à Montréal le 19 juin. Cette échelle, ainsi que je l'ai expliqué dans mon rapport, était destinée à surmonter le tarif projeté de concurrence entre Windsor et Toronto, et les augmentations des taux de Hamilton pour les endroits au nord de Beeton-Junction et Allendale. L'élévation de cette échelle a cependant manifestement atttténué les taux de l'échelle du comité pour les parcours au mille autres que ceux qu'atteignent les taux de Toronto et de Hamilton, au point que les taux pour des distances de plus de 100 milles se trouvent réduits au point de donner pratiquement une échelle moindre que " D ", qui était celle à laquelle les compagnies faisaient objection dès le début, et qui, d'après leurs états produits, devait leur causer une aussi grande perte de recettes.

En reconnaissant la force de ces objections, j'ai convenu avec le comité consultatif d'établir une base de 36 cents de Windsor à Toronto comme le maximum aux points intermédiaires, de façon à éviter la nécessité d'un tarif de concurrence distinct pour Toronto proprement dit, ainsi que pour éviter toute augmentation que pourrait faire l'échelle "M" de Hamilton aux endroits situés au nord de Beeton et d'Allendale, en répétant les taux actuels où ces taux sont moindres que l'échelle "M".

Avec ces indications je suis prêt à recommander à l'essai l'adoption de l'échelle "M" du comité et à substituer ce qui suit au paragraphe (*a*) des recommandations de mon rapport.

"(*a*) Que les tarifs spéciaux de classe locale (connus sous le nom de tarifs de villes") des compagnie du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Michigan-Central, du Père-Marquette, du Wabash, de Toronto, de Hamilton et de Buffalo, et du Canadian-Northern-Ontario, à l'est des rivières Détroit et St.-Clair, du lac Huron, de la baie Georgienne et de North-Bay, et au sud de la rivière Ottawa, seront réduits de façon à les mettre tous sur la même échelle de parcours au mille, et que pour cette fin le tableau des taux de parcours au mille marqué "M" et reproduit à l'annexe "A" du présent rapport, sera adopté à titre de base par les dites compagnies, subordonnément aux réductions sur le dit tableau entre les points communs ou de concurrence qui pourront être jugées nécessaires sous l'autorité des dispositions contenues à l'article 315, paragraphe 5, et à l'article 329 de la loi des chemins de fer; les taux dans tous les cas devant être basés sur le parcours le plus court possible; sauf aussi les taux de Toronto sur la base de 36 cents, 1re classe, comme étant le chiffre maximum d'endroits du côté canadien des rivières Détroit et St-Clair, aux points intermédiaires jusqu'à Toronto, et sauf aussi les taux actuels comme étant le chiffre maximum de Hamilton aux endroits au nord de Beeton-Junction et Allandale.

Je devrais aussi ajouter qae l'échelle "M" des compagnies dont il est ci-dessus question a été acceptée par le directeur du département des transports de l'Association des manufacturiers canadiens, comme étant satisfaisante pour son association; aussi, qu'en faisant disparaître la différence de traitement entre les villes de distribution, lauelle différence de traitement fait partie de la plainte de la Chambre de Commerce de Toronto, des réductions générales ont été effectuées à des endroits tels que London, Brantford, Chatham, Ste-Catherine, etc., qui n'avaient réellement pas été demandées.

Respectueusement soumis,

(Signé) J. HARDWELL,
Chef du service des transports.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ORDONNANCE 3258..

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA—REUNION A OTTAWA, LE SAMEDI, 6ième JOUR DE JUILLET 1907.

Présents:

A. C. KILLAM, *président de la Commission,*
L'honorable M. E. BERNIER, *président adjoint,*
JAMES MILLS, *commissaire.*

Dans l'affaire de la demande de l'Association canadienne des manufacturiers et des expéditeurs qui ont été entendus et représentés aux auditions tenues par la Commission à Windsor et à Chatham, Ontario, au mois de mai 1906, et de la Chambre de Commerce de Toronto, ci-après désignés sous l'appellation de "requérants";

Après avoir entendu ce qui était soutenu par les requérants et par les avocats des compagnies de chemin de fer, la preuve faite, et sur le rapport et la recommandation du chef du service des transports, la Commission ordonne:

(*a*) Que les tarifs spéciaux de classe locale (connus sous les noms de "tarifs de villes") des compagnies de chemin de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, Père-Marquette, Wabash, du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, et du *Canadian Northern Ontario Railway,* à l'est des rivières Détroit et St-Clair, du lac Huron, de la baie Georgienne et de North-Bay (allant vers l'est et vers le sud), et au sud de la rivière Ottawa, soient réduits de façon à les mettre sur la même échelle de parcours au mille, et que pour cette fin le tableau de taux de parcours au mille, particulièrement énoncé en l'annexe ci-annexée, marquée "A", qui est présentement adjointe à la présente ordonnance, soient adopté comme base par les dites compagnies, subordonnément aux réductions sur le dit tableau de parcours au mille entre les points communs et de concurrence qui pourraient être jugées nécessaires sous l'autorité des disposition contenues aux articles 315 et 329 de la loi des chemins de fer, les taux dans tous les cas devant être basés sur le parcours en milles le plus court possible, sauf aussi les taux de Toronto, sur la base de 36 cents, 1re classe, comme étant le chiffre maximum d'endroits du côté canadien des rivières Détroit et St-Clair, aux points intermédiaires jusqu'à Toronto, et sauf aussi les taux actuels comme étant le chiffre maximum de Hamilton aux endroits au nord de Beeton-Junction et Allandale.

(*b*) Que, subordonnément au paragraphe "d" de la présente ordonnance, pour les fins de calculer les tarifs spéciaux d'été et d'hiver pour le transport de marchandises d'entier parcours d'endroits à l'ouest de Toronto à des endroits à l'est de cet endroit, le territoire au sud de la ligne mère et comprenant la ligne mère de la Compagnie du Grand-Tronc de Toronto à Point-Edward, par voie de Stratford, soit divisé en groupements sur le principe qui existe actuellement mais modifié par le tableau de parcours en milles dont il est question dans le paragraphe "a" de cette ordonnance; tous les points situés sur le canal Welland devant être compris dans le groupement Fort-Erié-Stony-Creek, et les taux pour Montréal devant être ainsi qu'ils sont tracés dans le mémoire de la conférence de Toronto du 23 mai, ainsi qu'il suit:—

De	Taux.	Classe.
Windsor, Amherstburg, Courtright, Sarnia, Newbury, Alvinston et Forest	58 cents	1ère classe
Des points intermédiaires à l'est de Hyde Park et y compris cet endroit	56 "	"
London, St-Thomas, St-Mary's, Thamesford, Port-Burwell et Port-Rowan	54 "	"
Woodstock, Ingersoll, Stratford, Waterford et Port-Dover	52 "	"
Berlin, Galt, Brantford	50 "	"
Guelph	48 "	"
Fort-Erié, Suspension-Bridge, Port-Colborne, Welland, Sainte-Catherines, Grimsby	48 "	"
Merrilton, Dundas, Oakville et Georgetown	46 "	"
Toronto	44 "	"

(*c*) Que le territoire au nord de celui couvert par le paragraphe " b " et à l'ouest de la ligne du Grand-Tronc entre Toronto et Barrie, et comprenant cette ligne, soit groupé de même façon, et que le tableau de taux dont il est question au paragraphe " a " s'applique, mais avec les taux pour égales distances dans le territoire couvert par le paragraphe " b " pris comme taux minimum.

(*d*) Que, des points de concurrence avec les lignes de lacs et de rivières, les compagnies puissent publier entre ces points de concurrence, durant la période de la navigation, les taux d'accommodement qui pourront être requis pour faire face à la concurrence des voituriers par eau, et qu'elles publient également pour transport de Toronto et de Hamilton à Ottawa et à Montréal et aux ports intermédiaires, des tarifs de classe de concurrence sur la base qui existe actuellement, mais ne devant pas dépasser les taux de parcours au mille énoncés au paragraphe " a ".

(*e*) Que les taux de transport d'entier parcours des groupements ci-dessus énoncés soient raisonnablement gradués pour les points à l'est de Toronto, sur la base tracée pour la ligne mère du Grand-Tronc à la conférence de Toronto du 23 mai 1907, avec graduation correspondante le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique.

(*f*) Que les taux pour aller vers l'est du territoire situé à l'est de Toronto et d'Orillia et à l'est de Depot-Harbour, de Parry-Sound et de North-Bay, et y compris ces endroits, soient en conformité du tableau de parcours en milles porté au paragraphe " a ", en tenant compte des taux du groupement avoisinant sous le régime du paragraphe " c ".

(*g*) Que pour les endroits de la province de Québec à l'ouest et à l'est de Hull, et à l'est et au sud de Montréal, sur les lignes des compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique, les taux d'entier parcours des territoires groupés ainsi qu'il est énoncé aux paragraphes " b " et " c " soient atteints conformément à l'échelle qui suit, savoir :

—	Taux.	Classe.
A Aylmer....	4 cts plus élevé que Hull	1ère classe.
De Gatineau à Buckingham, inclusivement....	6 " "	"
De l'est de Buckingham jusqu'à et y compris Saint-Augustin ; du nord et du sud de la jonction Sainte-Thérèse à et y compris Saint-Jérome et Saint-Eustache	8 " Montréal	"
De la jonction Sainte-Thérèse à Sainte-Rose, inclusivement....	4 " "	"
De Saint-Vincent de Paul à Joliette, inclusivement	4 " "	"
De Lanoraie à Trois-Rivières, inclusivement, y compris Berthier....	8 " "	"
De l'est de Trois-Rivières à Québec, inclusivement....	10 " "	"
De l'est et du sud de Montréal à et y compris Sainte-Rosalie, Saint-Jean, Saint-Isidore et jonction de Howick, et jonction Cécile	4 " "	"
Doucets-Landing, Victoriaville, Dixville et à l'est de Sainte-Rosalie, ainsi que le sud des points énoncés dans la groupement qui précède, le groupement du Pacifique devant correspondre....	8 " "	"
De l'est de Victoriaville à Lévis....	10 " "	"

(*h*) Que nuls taux spéciaux de commodité qui existent actuellement, qui pourraient être inférieurs aux taux de tarif de classe qui y sont prescrits, ne puissent être augmentés pour cause de changements présentement ordonnés, non plus que sans la sanction de la Commission.

(*i*) Que les dites compagnies de chemin de fer et leurs raccordements aux Etats-Unis aient la permission de substituer la classification canadienne des transports au lieu et place de la classification officielle de Déroit et de Port-Huron, et des points à l'ouest de ces endroits par voie des traverses des rivières Détroit et St-Clair, ainsi que de Buffalo et de Suspension-Bridge, New-York, et, quand il le faudra, de points au sud et à l'ouest de ces endroits, par voie de la frontière de Niagara, et de graduer les classes inférieures sur les taux de première classe qui existent actuellement.

(*j*) Que les taux des points du Canada sur la frontière des rivières Détroit et St-Clair, à tous les endroits à l'est jusqu'à l'Atlantique, et au nord jusqu'à la rivière Ottawa, ne puissent en aucun cas dépasser les taux de Détroit et de Port-Huron tels qu'établis par le paragraphe (h).

(*k*) Que dans la détermination des taux internationaux mentionnés au paragraphe (h) les taux sur la matière brute transportée de points des Etats-Unis à des points au Canada ne soient pas augmentés à l'instigation directe ou indirecte des compagnies qui opèrent au Canada, pour cause de changements aux bases de taux présentement permis ou prescrits.

(*l*) Qu'aucun changement ne soit fait dans les taux de transport vers l'ouest de Montréal au territoire groupé à l'ouest de Toronto et y compris Toronto, et aux points intermédiaires, comme conséquence de la présente ordonnance de la Commission.

(Signé) A. C. KILLAM,
Président,
Commission des chemins de fer du Canada.

ANNEXE "A."

Groupements de distance.	Taux de 1re classe en cents par 100 liv.	Groupements de distance.	Taux de 1re classe en cents par 100 liv.
Milles.	Cents.	Milles.	Cents.
0 milles à 5	8	141 milles à 170	34
6 " 10	10	171 " 200	36
11 " 15	12	201 " 230	38
16 " 20	14	231 " 260	40
21 " 30	16	261 " 290	42
31 " 40	18	291 " 320	44
41 " 50	20	321 " 350	46
51 " 60	22	351 " 380	48
61 " 70	24	381 " 410	50
71 " 80	26	411 " 440	52
81 " 95	28	441 " 480	54
96 " 110	30	481 " 520	56
111 " 140	32	521 " 560	58

ORDONNANCE N° 3617.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. REUNION A OTTAWA LE 23E JOUR DE SEPTEMBRE 1907.

Présents:

A. C. KILLAM, *président de la Commission,*

L'honorable M. E. BERNIER, *président adjoint,*

JAMES MILLS, *commissaire.*

Dans l'affaire des demandes de l'Association canadienne des manufacturiers (*Can. Man. Assn.*) et des expéditeurs qui ont été entendus et représentés aux auditions tenues par la Commission à Windsor et à Chatham, Ontario, au mois de mai 1906, et de la Chambre de Commerce de Toronto, ci-après désignés sous l'appellation de "requérants".

Considérant qu'une ordonnance de la Commission a été rendue sur la demande ci-dessus en date du 6 juillet 1907, et

Considérant que la Commission a décidé de rendre une ordonnance supplémentaire pour amender la dite ordonnance du 6 juillet 1907;

Sur le rapport et les recommandations du chef du service des transports de la Commission, la Commission ordonne:—

Que le paragraphe "j" de la dite ordonnance du 6 juillet 1907 soit, et le dit paragraphe est par les présentes, annulé, et remplacé par le paragraphe qui suit: "(j) Que les taux des points du Canada sur la frontière des rivières Détroit et Saint-Clair à tous les endroits de l'est jusqu'à l'Atlantique et au nord jusqu'à la rivière Ottawa ne pourront dans aucun cas excéder les taux de Détroit et de Port-Huron.

(Signé) A. C. KILLAM,
Président,
Commission des chemins de fer du Canada.

ORDONNANCE n° 3925.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. REUNION A OTTAWA LE 13E JOUR DE NOVEMBRE 1907.

Présents:

A. C. KILLAM, *président de la Commission,*
L'honorable M. E. BERNIER, *président adjoint,*
JAMES MILLS, *commissaire.*

Dans l'affaire de la demande de l'Association canadienne des manufacturiers (*Can. Man. Assn.*) et des expéditeurs qui ont été entendus et représentés aux auditions tenues par la Commission à Windsor et à Chatham, Ontario, au mois de mai 1906, et de la Chambre de Commerce de Toronto.

Considérant que par une ordonnance de la Commission portant le n° 3258 et la date du 6 juillet 1907, la Commission a ordonné que certains tarifs revisés de taux de transport de marchandises fussent préparés et publiés et produits par les compagnies de chemin de fer;

Et considérant qu'elle a décidé de fixer une date à laquelle les dits tarifs devaient entrer en vigueur;

Sur le rapport du chef du service des transports de la Commission, la Commission ordonne:—

Que les tarifs revisés des tarifs pour le transport des marchandises dont il est question dans l'ordonnance de la Commission portant le numéro 3258 et la date du 6 juillet 1907, soient et ils sont par les présentes ordonnés pour entrer en vigueur, d'endroits du Canada, le plus tard le 1er janvier 1908.

(Signé) A. C. KILLAM,
Président,
Commission des chemins de fer du Canada.

Liasse n° 4609.
Cas 1314. ORDONNANCE *n°* 4125.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. REUNION A OTTAWA LE MERCREDI, 16E JOUR DE DECEMBRE 1907.

Présents:

A. C. KILLAM, *président de la Commission,*
JAMES MILLS, *commissaire.*

Dans l'affaire de la demande de l'Association canadienne des manufacturiers (*Can. Man. Assn.*) et des expéditeurs qui ont été entendus et représentés aux auditions tenues par la Commission à Windsor et à Chatham, Ontario, au cours de mai 1906, et de la Chambre de Commerce de Toronto, ci-après désignés sous l'appellation de "requérants".

Après lecture des lettres portant les dates respectives du 16 décembre 1907 et du 18 décembre 1907, adressées au secrétaire de la Commission par M. W. R. McInnes, président du comité consultatif de l'Association des transports de marchandises au Canada, représentant les compagnies de chemin de fer qu'atteint l'ordonnance de la Commission rendue le 6 juillet 1907, n° 3258.

Et après audition de M. W. R. McInnes, président du dit comité consultatif, représentant les dites compagnies de chemin de fer, la Commission ordonne:—

Que sa dite ordonnance n° 3258 du 6 juillet soit, et la date ordonnance est par les présentes, modifiée par la suppression du paragraphe (*l*) de la dite ordonnance.

Sauf que les dites compagnies de chemin de fer, ou que l'une quelconque d'entre elles est tenue d'adopter dans la direction inverse pour Montréal des taux ou taxes de transport de marchandises égales à celles exigées par la dite ordonnance, pour le transport de Montréal vers l'ouest, et que l'émission et la mise en vigueur par elles de ces tarifs ne préjudiciera pas aux dites compagnies de chemins de fer, non plus qu'à l'une quelconque d'entre elles, de façon à rescinder ou à varier la dite ordonnance, ou à autoriser un ou des changements dans les taux ou dans les charges requises par la dite ordonnance ou dans les taux ou dans les charges de Montréal vers l'ouest.

(Signé) A. C. KILLAM,
Président,
Commission des chemins de fer du Canada.

Au sujet des taux de communications téléphoniques.

Après la modification de la loi des chemins de fer par laquelle toutes les charges pour communications téléphoniques que peut réclamer toute compagnie qui détient son autorité législative du parlement du Canada, pour la construction ou l'exploitation d'un réseau ou d'une ligne téléphonique, eurent été soumises à l'approbation de la Commission, et furent astreintes à être déposées entre les mains de la Commission et à être traitées par elle, ainsi qu'il y est prévu, une commission spéciale composée de G. F. Shepley, C.R., Toronto; W. S. Buell, avocat, Brockville, et James Richardson, Brockville, a été nommée par le gouvernement fédéral pour s'enquérir des taux pour communications téléphoniques, et pour aider la Commission à cette enquête. La Commission tint sa première séance à cet égard le 27ième jour de mai 1907 en la ville de Montréal, et sa dernière séance le 19ième jour de juin 1907, au même endroit. Une grande quantité de preuves a été recueillie, et le feu président de la Commission, A. C. Killam, C.R., était occupé à préparer la décision de la Commission au moment de son décès.

Enquête au sujet des compagnies de messagerie.

Ainsi qu'il a été dit dans le rapport précédent de la Commission, la loi des chemins de fer a été modifiée de façon à amener les compagnies de messagerie sous la juridiction de la Commission, et a prévu que tous les taux de messagerie seraient soumis à l'approbation de la Commission, et devraient être produits entre les mains de la Commission et traités par elle ainsi qu'il y est prévu. Par suite de l'abondance des affaires de la Commission, il a été résolu qu'il fallait nommer une commission spéciale qui fût chargée d'aider la Commission à s'enquérir des taux des compagnies de messagerie, et le gouvernement fédéral a en conséquence nommé M. G. F. Shepley, C.R., Toronto, M. W. S. Buell, avocat, de Brockville, et M. Richardson, comptable de Brockville, pour cette fin. Cette commission fut aussi revêtue du pouvoir de s'enquérir des taux pour communications téléphoniques, et après s'être acquitté de ce devoir, elle entreprit son enquête sur les taux de messagerie, et la Commision tint sa première séance publique à ce sujet en la ville de Montréal, P.Q., le 10ième jour de décembre 1907. MM. Shepley et Buell comparurent comme avocats pour aider la Commission, et la *Canadian Express Company*, la *Dominion Express Company*, et la *Canadian Northern Express Company*,

étaient représentées par des avocats distincts. Par suite de la maladie et de la mort ultérieure du président d'alors de la Commission, A. C. Killam, C.R., il n'a pas été tenu d'autres séances. Entre temps, il a été rendu, le 26 févier 1908, sur la demande de la *Express Traffic Association of Canada,* de la part des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission, une ordonnance prorogeant le délai pour la production et l'approbation des tarifs des compagnies de messageries jusqu'au premier jour de juin 1908, aux termes et conditions énoncés dans la dite ordonnance.

Les diverses compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission, et les compagnies de chemin de fer par l'intermédiaire desquelles les dites compagnies de messagerie opèrent, ont été invitées par la Commission à définir ce qui constitue le transport par messageries, et la lettre circulaire qui suit a été émise à cet égard.

"OTTAWA, 11 juillet 1907.

"*Circulaire n° 10.* *Au sujet des transports par messageries.*

"CHER MONSIEUR,—Sous l'autorité de l'article 352 de la loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer est revêtue du pouvoir de prescrire ce qui est le voiturage ou le transport des marchandises par voie de messagerie, au gré de la loi des chemins de fer.

"Il m'est ordonné de déclarer que la Commission croit qu'il serait à propos de définir ce que sont les transports par messagerie, avant que ne soient approuvés par la Commission les tarifs des compagnies, et que la Commission désire connaître le sentiment des diverses compagnies qui sont intéressées quant à la distinction qui devrait être faite entre le transport par messagerie et le transport ordinaire par chemin de fer, et entre les espèces de transports auxquels les tarifs de messagries doivent s'appliquer.

"La Commission désire que les compagnies lui donnent le bénéfice de leur opinion sur ces choses le ou avant le premier septembre prochain, et suggère que pour cette fin, une conférence ait lieu entre les divers intéressés, et qu'une tentative soit faite pour en venir à un règlement amiable de ces questions pour qu'elles soient soumises à la Commission.

"Sincèrement à vous,

"(Signé) A. D. CARTWRIGHT,
"*Secrétaire, C.C.F.*"

Nombre de réponses ont été reçues, et l'affaire occupe actuellement l'attention de la Commission.

Manque de wagons.

Au cours des six ou sept premiers mois de l'année 1907, la Commission a reçu un grand nombre de plaintes, surtout des provinces de l'ouest, relativement au manque de wagons et à l'insuffisance de la force motrice, et que rendent jusqu'à un certain point plus intenses les conditions climatériques inusitées qui ont prévalu dans les provinces de l'ouest durant l'hiver de 1900-1901. La Commission avait originairement autorisé son chef de service des transports à tenir des enquêtes et à s'informer au sujet de l'équipement des principales compagnies de chemins de fer qui opèrent au Canada, cette manière d'agir étant le résultat des plaintes de l'Association des meuniers du Canada, que la fourniture des wagons pour le grain aux ports de transbordement sur la baie Georgienne et sur le lac Huron était de beaucoup inférieure aux exigences, mais à cause de l'absorption du temps du chef du service des transports à d'autres opérations et de la grande somme de travail que requiert l'obtention des renseignements nécessaires en détail, les progrès en ce sens ont

de toute nécessité marché lentement. La Commission a cependant donné un aide à son chef du service des transports, lequel fonctionnaire, immédiatement après sa nomination en avril 1907, s'est emparé et a fait l'enquête d'un grand nombre de plaintes relatives au manque de wagons, au sujet desquelles on trouvera une relation dans une autre partie de ce rapport. Par suite de la rapide croissance commerciale du pays depuis dix ans, les compagnies de chemin de fer, tant au Canada qu'aux Etats-Unis et ailleurs, ont été incapables de suivre la marche du progrès accompli, et en conséquence la question des transports s'est imposée à la considération immédiate de la Commission, et celle-ci a jugé qu'il était absolument nécessaire de faire face à la condition alors existante des choses. La moisson de 1907 a été au-dessous de la moyenne, et vers la fin de l'année une crise financière sérieuse s'est produite aux Etats-Unis, qui nécessairement a touché les conditions du commerce par tout le Canada, et il en est résulté que le problème "wagon" a revêtu un aspect entièrement différent. Le 31 mars le surplus des commandes de wagons s'élevait à 9,077 wagons, suivant les rapports fournis au *Railawy World.* Aux Etats-Unis et au Canada, il y avait, le 5 février 1908, 342,828 wagons à ne rien faire. Pour le temps qui court, en conséquence, la question de l'équipement paraît s'être résolue d'elle-même. Il semble à la Commission que, tout en étant très important qu'il soit donné à cette question de l'équipement des chemins de fer une scrupuleuse attention, il est aussi très nécessaire de se rappeler que l'on ne peut compter que les compagnies de chemin de fer aient en mains, à un moment donné, dans un endroit désigné, assez de matériel de chemin de fer pour faire face à la demande maxima qui se produit au cours des saisons de presse. Il y a cependant un point jusqu'à concurrence duquel les compagnies de chemin mide fer devraient être forcées de fournir un outillage convenable et suffisant, et la Commission va voir à ce que cet outillage nécesaire soit fourni, tout en tenant compte des exigences du pays pour les besoins futurs du transport. Si les entreprises commerciales du pays continuent dans les années à venir à augmenter dans les proportions quelles l'ont fait depuis dix ans, alors les compagnies de chemin de fer vont être obligées d'ajouter considérablement à leurs voies, à leurs wagons et à leurs autres moyens de transport.

Protection des ponts de bois.

La Commission ayant donné une attention soigneuse à la question de la protection des ponts de bois, a rendu, en exécution des pouvoirs à elle conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, le 3 juillet 1907, une ordonnance qui règle ainsi qu'il suit:

N° 3229.

1. Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer dont une ou certaines parties sont construites sur des tréteaux de bois, est tenue, durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre de chaque année, aux fins de protéger ces tréteaux contre le feu, de placer et de tenir sur chaque partie de son chemin de fer ou de ses chemins de fer où ces tréteaux existent, un gardien pour faire inspecter chaque tréteau aussitôt que possible après le passage d'un train ou d'une locomotive sur ce tréteau; sauf que cette stipulation n'exige pas que ce gardien détourne un train de continuer à un autre tréteau ou sur un autre tréteau de sa division dans la direction où va ce train.

2. Que quand un bicycle de voie ferrée est fourni pour son usage, un gardien peut être nommé pour surveiller cinq milles du chemin de fer pour les fins susdites, mais s'il n'existe pas de tel bicycle, un gardien ne peut être nommé pour exercer la surveillance non plus qu'avoir la surveillance d'une distance de plus de deux milles et demi du chemin de fer.

3. Que chaque telle compagnie fournira à chacun de ces gardiens deux seaux, qu'elle est tenue de tenir en bon état et propres à tenir de l'eau.

4. Que chaque compagnie placera et entretiendra à chaque extrémité de chacun de ces tréteaux un baril d'une capacité d'au moins quarante-cinq gallons, et que, sur chaque tréteau de plus de deux cents pieds de longueur, chaque compagnie placera et entretiendra des barils d'égale capacité à des distances d'au plus cent pieds l'un de l'autre; sauf qu'il n'est pas exigé que les tréteaux en pilotis qui traversent les cours d'eau soient pourvus de pareils barils.

3. Que chaque telle compagnie entretiendra et tiendra chacun de ces barils en bon état de réparation et en bonne condition pour contenir de l'eau, et verra à ce que ces barils soient tenus remplis d'eau, sauf en tant que l'eau peut raisonnablement et convenablement être employée pour la protection du tréteau ou peut avoir diminué de volume par des causes naturelles ; sauf que chaque fois que la surface supérieure de l'eau aura baissé dans l'un quelconque de ces barils jusqu'à quinze pouces du bord supérieur du baril, la compagnie fera immédiatement remplir d'eau le dit baril.

6. Que chaque compagnie de chemin de fer enlèvera et tiendra libre d'herbes mortes et de broussailles toute la longueur de l'emplacement de sa voie au-dessous et le long de chacun de ces tréteaux.

7. Que tout tel gardien, chaque fois que ces trétaux auront subi des avaries par le feu, en fera rapport aussitôt que possible au cantonnier chef dans la division duquel il travaille; que, dans le cas où l'un quelconque de ces barils ou de ces seaux ne serait pas en état de contenir de l'eau tel gardien est tenu, aussitôt que faire se peut, d'en faire rapport au cantonnier-chef; que chaque fois que le niveau de l'eau dans l'un quelconque de ces barils baisse à quinze pouces au-dessous du bord supérieur du baril, tel gardien est tenu, aussitôt que faire se peut, d'en faire rapport au dit chef.

8. Que toute compagnie de chemin de fer qui omettra ou négligera de se conformer à l'un quelconque des règlements ci-dessus sera passible d'une amende de cinquante dollars.

9. Que tout gardien qui omettra ou négligera de faire l'inspection d'un tréteau conformément au règlement qui précède, ou qui omettra ou négligera de faire l'un quelconque des rapports ci-dessus exigés de lui, au moment et de la manière où ces rapports sont exigés de lui, sera passible d'une amende de vingt dollars pour chaque telle omission ou négligence.

Cette ordonnance a été subséquemment modifiée le 13 août 1907, par l'assertion qu'elle n'entrerait pas en vigueur ni en opération au cours de l'année solaire alors courante, si ce n'est relativement aux ponts sur tréteaux d'une longueur de 200 pieds ou plus. Il peut arriver qu'il soit trouvé urgent de modifier l'ordonnance, mais en attendant la Commision espère que l'effet de l'ordonnance sera de donner la protection nécessaire au public voyageur aussi qu'aux employés des compagnies de chemin de fer.

Appareils de protection contre le feu.

La Commission ayant eu sous considération depuis quelque temps la question de l'équipement des locomotives d'appareils de protection contre le feu, et ayant fait examiner l'affaire et en ayant fait faire des rapports par certains de ses fonoctionnaires, a, en exécution des pouvoirs que lui confèrent les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, rendu une ordonnance qui règle ainsi qu'il suit:

1. Toute compagnie de chemin de fer, soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, est tenue de faire outiller et de tenir outillée toute locomotive sur son chemin de fer ou sur partie du chemin de fer qu'elle exploite, d'un filet à mailles tel que ci-après mentionné, savoir:

(*a*) Sur chaque locomotive pourvue d'une boîte à fumée à rallonge, le filet ne devra pas être plus grand que deux pouces et demi sur deux pouces et demi de mesure de fil métallique de Birmingham n° 10, et être placé dans la boîte à fumée de façon à

s'étendre complètement au-dessus de l'ouverture par laquelle passe la fumée—les ouvertures du dit filet ne devant pas dépasser un quart de pouce et un soixante et quatrième de pouce par pouce carré.

(*b*) Sur chaque locomotive pourvue d'une cheminée en pointe, le filet ne doit pas avoir plus de 3 pouces sur 30 pouces de mesure de fil métallique de Birmingham n° 10, et doit être placé en travers du sommet de la cheminée de façon à la couvrir entièrement, les ouvertures du dit filet ne devant pas dépasser trois seizièmes de pouce et un soixante-quatrième de pouce au pouce carré.

Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, doit:

(*a*) faire couvrir, quand elle le pourra, les ouvertures à l'arrière des cendriers des locomotives qu'elle emploie sur le chemin de fer ou sur la partie du chemin de fer qu'elle exploite, de registres en grosse tôle de fer, ou si cela ne se peut pas, de registres en filets à mailles de 2½ sur 2½ par pouce de mesure de fil métallique Birmingham n° 10, ces registres devant être assujettis soit au moyen d'un fort ressort soit au moyen d'une clavette fendue et de chevilles;

(*b*) faire placer en avant et en arrière des cendriers des tuyaux de trop plein, des injecteurs qui servent dans les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre.

3. Chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada doit fournir des inspecteurs aux têtes de ligne où ses locomotives sont remisées et réparées, et, en outre des devoirs auxquels ils peuvent être assignés par les employés du chemin de fer, leur faire:

(1) Examiner au moins une fois la semaine:

(*a*) les filets,

(*b*) les soles de fourneaux,

(*c*) les cendriers,

(*d*) les registres,

(*e*) les tiroirs, et

(*f*) tout autre appareil de protection pour le feu ou autres appareils qui peuvent servir sur la totalité ou sur l'une quelconque des locomotives qui entrent dans ces têtes de ligne.

2. Tenir note de chacune des dites inspections dans un livre qui lui sera fourni par la dite compagnie pour cette fin, où sera indiqué:

(*a*) Le numéro des locomotives inspectées;

(*b*) la date de cette inspection; et

(*c*) la condition des dits appareils et accessoires de protection contre le feu.

4. Nul employé de cette compagnie de chemin de fer ne peut:—

(*a*) faire ou en quelque façon que ce soit causer du dommage au filet sur la cheminée d'une locomotive, ou au filet à l'avant de cette locomotive;

(*b*) ouvrir les registres d'arrière de la locomotives quand elle va de l'avant; ni

(*c*) autrement faire ou causer des dommages ou du tort à l'un quelconque des appareils de protection qui servent sur ces locomotives.

5. Toute telle compagnie de chemin de fer qui tolère ou permet la violation des règlements qui précèdent, ou en quelque manière permet qu'il y soit contrevenu ou qu'il y soit désobéi, est passible d'une amende de vingt-cinq dollars pour chaque contravention.

6. Tout employé qui contrevient ou omet d'obéir aux dits règlements, ou à l'un de ces règlements, est passible d'une amende de quinze dollars pour chaque telle contravention.

7. Aucune compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada ne peut brûler de lignite sur ses locomotives à titre de combustible pour les besoins du transport tant que la Commission n'en aura pas autrement ordonné ou prescrit. Le lignite comprend toutes les variétés de houille dont les propriétés sont moyennes entre le bois et la houille de formation plus ancienne. Toute compagnie

qui brûle ou permet que l'on brûle sur ses locomotives du lignite contrairement au règlement contenu aux présentes à cet égard est passible d'une amende de vingt-cinq dollars.

8. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur, dans la province de la Saskatchewan est tenue d'établir et d'entretenir le long de la voie où passe ce chemin de fer dans une région de prairies de la dite province, de chaque côté de cette voie de chemin de fer, et d'au moins trois cents pieds de largeur du centre du chemin, un bon et suffisant garde-feu fait par le labour de la terre sur une largeur d'au moins seize pieds du côté du garde-feu qui est le plus éloigné du chemin de fer, et en brûlant ou autrement libérant de matières inflammables les espaces entre ce labour et cette voie du chemin de fer.

9. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada qui exploite un chemin de fer au moyen de la vapeur dans la province de l'Alberta est tenue d'établir et d'entretenir le long de la voie où passe ce chemin de fer dans une région de prairies de la dite province, de chaque côté de cette voie de chemin de fer, et d'au moins trois cents pieds de largeur du centre du chemin un bon et suffisant garde-feu fait par le labour de la terre sur une largeur d'au moins seize pieds du côté du garde-feu qui est le plus éloigné du chemin de fer, et en brûlant ou autrement libérant de matières inflammables les espaces entre ce labour et cette voie du chemin de fer.

10. Chaque compagnie doit, en tout temps, tenir ces garde-feu exempts de mauvaises herbes et autres matières inflammables, et dans une condition telle que le feu ne puisse s'y propager ou s'en propager au moyen de charbons, de cendres ou d'escarbilles projetés des locomotives ou en tombant sur le chemin de fer.

11. Sauf que nulle compagnie de chemin de fer n'est tenue de pénétrer sur le terrain d'autrui pour l'un quelconque des besoins ci-dessus exprimés sans le consentement du possesseur du dit terrain, à moins que la compagnie ne puisse légalement faire cet acte sans encourir de ce chef une indemnité à payer; sauf, aussi, que les compagnies de chemin de fer ne seront pas requises d'établir et d'entretenir ces garde-feu quand la nature du pays en rend l'établissement et l'entretien impossibles, ou quand cet établissement et cet entretien occasionneraient des pertes sérieuses et des dommages aux immeubles—desquels tels endroits et parties de ligne ou de lignes il sera donné à la Commission une description spécifique et fait un rapport spécial.

12. Les garde-feu présentement prévus devront être parachevés le ou avant le premier jour de septembre de l'année courante, et, après la présente année, le ou avant le premier jour d'août de chaque année, et à d'autres égards les présents règlements entreront en vigueur et deviendront exécutoires le premier jour de septembre prochain et à compter de cette date.

13. Les présents règlements n'auront aucun effet durant les mois de décembre, janvier, février ou mars d'aucune année.

14. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, qui contrevient ou omet de se conformer aux dispositions des présents règlements est passible d'une amende de cent dollars pour chaque contravention ou omission de se conformer aux dispositions de ces règlements concernant les garde-feu.

Jugements de la Commission.

Le résumé des principaux jugements rendus par la Commission pour l'exercice clos le 31 mars 1908, préparé par le secrétaire légiste, M. A. G. Blair, se trouve en l'annexe "D".

TRAVAIL DE ROUTINE DE LA COMMISSION.

Département des archives.

Depuis la publication du dernier rapport, trois commis ont été ajoutés au personnel du département des archives de la Commission. Cette addition est devenue nécessaire par suite de l'augmentation persistante du nombre des demandes, et du travail additionnel encouru par suite de la mise sous la juridiction de la Commission des taxes de communications téléphoniques et des taux des compagnies de messageries. Un local plus vaste a été fourni au personnel du département des archives, mais même avec le logement additionnel, l'espace qui lui est accordé se trouve taxé à son extrême capacité. Ainsi qu'il est noté dans un rapport antérieur, ce département est sous la surveillance du secrétaire de la Commission, qui, sous l'autorité de la Commission, a délégué l'organisation de tous les détails à cet égard à M. A. E. Ecclestone, le secrétaire du secrétaire, qui s'est démontré un habile et précieux adjoint. Si l'on réfère au tableau ci-dessous, l'on verra que le nombre des demandes, des productions et des ordonnances indique une augmentation très sensible sur le nombre de l'année passée, et l'on pourrait ici attirer l'attention des lecteurs sur l'uniformité de ces augmentations.

Relativement aux causes entendues par la Commission à des séances tenues pendant l'année que couvre ce rapport, il peut être dit qu'il a été pris par la Commission à ces séances 30,000 feuillets de témoignages.

Suit un tableau des demandes formelles et des plaintes incidentes reçues sous l'autorité de la loi, des documents produits et des ordonnances rendues par la Commission, comparés avec ceux de l'exercice clos le 31 mars 1907:—

—	Du 1er avril 1906 au 31 mars 1907.	Du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.	Augmentation.
Demandes (y compris plaintes incidentes)...........	2,936	3,125	189
Productions........	26,933	45,425	18,492
Ordonnances..................................	1,741	1,787	46

Il convient de noter ici que sous la rubrique des demandes du rapport se terminant au 31 mars 1908, sont comprises les "plaintes incidentes", dont la liste se trouve à l'annexe "E".

Département des transports.

Depuis la publication du dernier rapport, il y a eu addition de quatre commis à ce département. Cette augmentation est, pour une large part, due au fait que les compagnies de messageries et les compagnies de téléphone sont aujourd'hui sous la juridiction de la Commission. On a aussi donné au département un logement additionnel en transportant le magasin au sous-sol de l'édifice qu'occupe la Commission et en enlevant la cloison qui séparait le magasin du département des transports. Le logement additionnel fourni ne suffit cependant pas à tous les besoins, et la pièce ne se trouve éclairée que d'une extrémité, ce qui nécessite l'emploi de lumière artificielle à l'arrière-partie de la pièce pendant la plus grande partie de l'année.

Relativement à ce service, la recommandation de la Commission pour la nomination d'un aide au chef du service des transports, dont le devoir est de l'aider à obtenir les renseignements nécessaires relativement à l'outillage, aux commodités des gares, etc., des diverses compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction d la Commission, a été mise à exécution par la nomination de M. A. F. Dillinger, dont le rapport, montrant le travail qui a été fait depuis la date de sa nomination le 12 avril 1907 jusqu'au 31 mars 1908, se trouve à l'annexe "L". La nécessité de cette nomination est amplement démontrée par le rapport qu'a fait M. Dillinger.

Un état des marchandises, des voyageurs, et des opérations de téléphone et de messageries fourni à la Commission entre le 1er avril 1907 et le 31 mars 1908 est annexé au rapport du chef du service des transports (Annexe B).

Département des ingénieurs.

La Commission a eu sous considération la nomination d'un ingénieur additionnel pour ce département, vu que dans les conditions actuelles, il est difficile que l'ingénieur en chef s'absente du bureau principal. Avec la présente répartition du personnel, M. H. A. K. Drury, le deuxième sous-ingénieur, a ses quartiers à Winnipeg, Manitoba, ce qui laisse les opérations au bureau principal sous la direction de l'ingénieur en chef, M. G. A. Mountain et du premier sous-ingénieur, M. Th. Simmons; et, comme il arive souvent, relativement aux opérations de ce département, l'ingénieur en chef et le sous-ingénieur sont absents de la ville en même temps, cela est cause d'inconvénients et de retards pour la Commission relativement à ce département. La liste des examens et des inspections faits par le département des ingénieurs au cours de l'exercice clos le 31 mars 1908 se trouve à l'annexe F.

Service des accidents.

Ainsi qu'il a été signalé dans les rapports qui ont précédé, la Commission a trouvé qu'il était impossible pour un seul homme de faire même un simulacre d'enquête sur tous les accidents de chemin de fer par tout le Canada, et la Commission a en conséquence ajouté à son personnel deux sous-inspecteurs des accidents, M. M. J. McCaul, et M. James Clark, ce dernier poste à Winnipeg, Manitoba, et ayant sous sa surveillance immédiate le territoire qui s'étend de Fort-William, Ontario, à l'ouest jusqu'à la côte du Pacifique. Le nombre des enquêtes tenues relativement aux accidents est considérable, et entraîne en conséquence beaucoup de frais. La Commission est à considérer la réorganisation de ce service, avec un double objet en vue. D'abord, une plus grande célérité à traiter des accidents et des causes de leur provenance, et deuxièmement la réduction des frais qu'entraîne la tenue de ces enquêtes. La Commission n'a aucun doute de la nécessité de ce service, mais elle a ressenti qu'il n'y a pas eu de rendement équivalent pour l'argent dépensé. La Commission espère, cependant, qu'elle va pouvoir metre le service sur une base plus efficace au cours de l'année qui s'en vient. Le rapport des acidents examinés, qui couvre l'exercice terminé le 31 mars 1908, se trouve à l'annexe " G " joint au rapport de l'inspecteur en chef des accidents.

On observera que le nombre des personnes tuées et blessées, y compris les voyageurs et les employés sur les chemins de fer exploités au Canada, soumis à la juridiction de la Commission, pour l'exercice clos le 31 mars 1908, indique une forte augmentation sur la période correspondante de l'exercice clos le 31 mars 1907. Dans le cas des employés de chemin de fer, l'augmentation dans le nombre des blessés est de plus de 150 pour 100. Ceci est un état de choses qui requiert l'attention immédiate de la Commission, dans le but de s'assurer quelles mesures les compagnies de chemin de fer peuvent prendre pour réduire les dangers qui existent actuellement pour la vie et les membres de leurs employés. Jusqu'à quel point ces accidents sont dus à la négligence de la part des patrons à observer les règles des compagnies, et jusqu'à quel point ces accidents mêmes, voilà une question qui est actuellement soumises à la considération de la Com-
mêmes, voilà une question qui est actuellement soumise à la considération de la com-
mission relativement au " code uniforme des règles des trains pour tous les chemins de fer canadiens ".

De déraillements et de tamponnements proviennent environ 40 pour 100 du nombre total des accidents, ainsi qu'il appert au rapport de l'inspecteur des accidents pour la Commission. L'installation du système d'enclenchement par les compagnies de chemin de fer serait sans aucun doute la mesure la plus sûre relativement aux tampon-

nements, et l'on pourrait dire ici que telle a été l'expérience de la commission *Interstate Commerce* des Etats-Unis comme résultat d'examens poursuivis pendant toute une série d'années.

Service de l'outillage des chemins de fer, et des appareils de sûreté.

Ce service est présidé par M. James O'Gilvie, inspecteur de l'outillage des chemins de fer et des appareils de sûreté, aidé de M. W. S. Blyth, sous-inspetceur. M. James Clark y remplit aussi certaines fonctions concurremment avec ses autres fonctions à titre d'inspecteur des accidents, la Commission n'ayant pas jugé qu'il était à propos maintenant d'avoir un autre inspecteur pour cette fin résidant à Winnipeg. La Commission n'a aucun doute sur l'utilité qu'il y a d'avoir des fonctionnaires pour faire des inspections et des rapports sur la condition du matériel roulant des divers chemins de fer soumis à sa juridiction, ainsi que pour lui faire de temps à autre des suggestions sur ce sujet, tant pour la protection du public que pour la protection des employés des compagnies de chemin de fer. De même que dans le service des accidents, ainsi dans le service de l'outillage, le temps qui s'écoule entre l'inspection, la préparation du rapport et les actes qui s'ensuivent de la part de la Commission, doit nécessairement se prolonger indéfiniment. Il va falloir trouver quelque moyen de disposer plus promptement des rapports qui concernent les outillages défectueux. La Commission est à étudier cette question, et elle va probablement y trouver une solution en donnant à ses fonctionnaires le pouvoir d'ordonner que l'outillage défectueux soit mis de côté sans qu'il soit nécessaire d'en référer à la Commission, ainsi que cela se fait actuellement. La Commission comprend que c'est la manière d'agir adoptée par la commission dite *Interstate Commerce.*

Nécrologie.

C'est avec un profond regret que la Commission se voit obligée d'annoncer le décès de feu son président, Albert Clements Killam, C.R., qui s'est éteint à Ottawa le 1er mars 1908, après une courte maladie, à la suite d'une attaque de pneumonie. Juriste habile, il avait apporté avec lui la maturité de l'expérience d'années de service sur le banc des cours du Manitoba, et dernièrement à la cour Suprême du Canada, qui l'avait particulièrement outillé pour l'acquittement des devoirs reliés à la charge de président de cette Commission. Durant les trois années qu'il s'est trouvé attaché à la Commission, M. Killam ne s'est jamais épargné; il était infatigable et jamais arrêté dans ses efforts pour mettre à effet les objets pour lesquels cette commission avait été instituée. En tout temps courtois et plein de considération pour eux qui étaient amenés en contact avec lui dans l'exécution de ses fonctions officielles, il s'était gagné le respect et l'estime de tous. Ses jugements, qui figurent aux archives dans les divers rapports de la Commission déjà publiés, indiquent que M. Killam se rendait compte que la loi des chemins de fer était " à l'essai " et qu'il était bon de procéder avec soin et avec précaution. Il ressentait que quand la Commission avait pris action il fallait, autant que possible, qu'il n'y eût pas d'incertitude relativement au bien fondé et à la rectitude de cette action. La Commission ressent qu'il est difficile de trouver des expressions pour rendre justement une appréciation équitable des services qui lui ont été rendus par feu son président.

La vacance causée par sa mort a été remplie par la nomination faite le 28 mars 1908 de l'honorable James Pitt Mabee, qui a démissionné du poste de juge de la Haute Cour de Justice de l'Ontario pour devenir président de la Commission.

(Signé) J. P. MABEE,
Président.

M. E. BERNIER,
Président adjoint.

JAMES MILLS,
Commissaire.

31 mars 1908.

ANNEXE "A".

Personnel de la Commission des chemins de fer du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1907.

SERVICE DES TRANSPORTS.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Appointements.
James Hardwell	Chef du trafic	22 juin 1904	$ 3,800 00
A. F. Dillinger	Adjoint	6 avril 1907	1,800 00
G. A. Brown	Premier commis	22 juin 1904	2,000 00
C. E. McManus	Commis	1er sept. 1904	1,050 00
C. C. Routhier	"	14 août 1906	1,050 00
C. N. Ham	"	3 oct. 1904	1,000 00
H. W. Messinger	"	8 juillet 1904	950 00
J. S. Allen	"	6 mai 1907	900 00
G. T. Riddell	"	1er mai 1905	800 00
F. Lalonde	"	6 mai 1905	900 00
J. R. Usher	"	6 mai 1907	750 00
C. Chapman	"	11 avril 1907	600 00
			$ 15,620 00

SERVICE DES INGENIEURS.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Appointements.
G. A. Mountain	Ingénieur en chef	30 juin 1904	$ 4,800 00
T. L. Simmons	Premier sous.-ingénieur	3 oct. 1904	2,500 00
H. A. K. Drury	Deuxième " "	25 juin 1906	2,500 00
John Murphy	Electricien	15 mai 1906	1,500 00
J. R. Foulds	Commis	14 août 1906	700 00
			$ 12,000 00

SERVICE DES ARCHIVES.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Appointements.
J. W. Thomson	Chef	1er sept. 1904	$ 1,150 00
C. S. Huband	Commis	1er mai 1905	900 00
W. A. Jamieson	"	14 août 1906	750 00
J. B. Arbick	"	23 déc. 1904	700 00
J. E. Martin	"	6 mai 1907	700 00
T. G. Vritton	"	6 mai 1907	700 00
D. I. Langelier	"	20 juillet 1904	650 00
F. R. Demers	"	14 août 1905	600 00
			$ 6,150 00

SERVICE DES ACCIDENTS.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Appointements.
E. C. Lalonde	Inspecteur des accidents	20 juillet 1904	$ 2,200 00
M. J. McCaul	Sous-inspecteur des accidents	6 mai 1907	1,500 00
James Clarke	" " "	6 mai 1907	1,700 00
A. Lapointe	Commis	6 mai 1907	700 00
			$ 6,100 00

SERVICE DE L'OUTILLAGE ET DES APPAREILS DE SURETÉ.

Nom.	Emploi.	Nomination.	Appointements.
James Ogilvie	Inspecteur de l'outillage des ch. de fer et des appareils de sûreté	4 mai 1907	$ 2,200 00
W. S. Blyth	Sous-inspecteur	6 mai 1907	1,500 00
			$ 3,700 00

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE.

A. E. Ecclestone	Secrétaire du secrétaire	14 août 1906	$ 1,100 00
G. F. Perley	Commis	2 janv. 1908	600 00
E. A. H. Barber	Sténographe	8 mai 1907	550 00
			$ 2,250 00

DÉPARTEMENT DE L'AVISEUR LÉGAL.

A. G. Blair	Aviseur légal	20 juil. 1904	$ 2,500 00
R. Larose	Sténographe et bibliothécaire	1er mai 1905	750 00
			$ 3,250 00

SERVICE DE LA COMPTABILITÉ.

E. A. Primeau	Registraire et comptable	7 mai 1904	$ 2,100 00

SECRÉTAIRE PARTICULIER DU PRÉSIDENT.

R. Richardson		1er mai 1905	$ 1,600 00

STÉNOGRAPHES.

L. M. Cameron		20 juil. 1904	$ 700 00
M. Hache		31 déc. 1907	500 00
B. Chevrier		20 juil. 1904	900 00
L. J. Lewis		7 mai 1904	750 00
			$ 2,850 00

MESSAGERS.

T. Chandler	Messager chef et huissier d'audience	7 mai 1904	$ 800 00
J. Dionne		27 mai 1907	500 00
T. D. Latour		31 déc. 1907	500 00
			$ 1,800 00

WAGON ACADIA.

G. Taylor	Cuisinier		$ 720 00

CRÉDITS, DÉPENSES ET RESSOURCES.

Crédits.		Dépenses au cours des 12 mois à compter du 1er avril 1907.	Solde non dépensé
Somme accordée par les statuts pour le traitement des commissaires.... . .	$30,000.00	$ 28,166.63	$ 1,833.37
Somme votée par le parlement pour l'entretien et le travail de la commission......	90,000.00	86,504.79	3,495.21
Somme votée par le parlement pour couvrir les frais relativement au référé de causes à la Commission des ch. de fer.	10,000.00	9,007.80	992.20

Certifié,

EUG. A. PRIMEAU,

Registraire et comptable.

OTTAWA, 1er juin 1908.

ANNEXE B.

OTTAWA, 29 mai 1908.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du service des transports de la Commission des chemins de fer jusqu'au 31 mars 1908.

Suit un relevé des mémoires concernant le transport des marchandises, des voyageurs, les messageries et le téléphone, qui ont été produits à la Commission du 1er novembre 1904, date à laquelle, d'après un ordre de la Commission sous l'autorité de l'article 311 de la loi des chemins de fer, 1903, les compagnies ont commencé à produire leurs tarifs, au 31 mars 1908, et du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, inclusivement:—

GRAND TOTAL DE TOUS LES MÉMOIRES REÇUS DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU ET Y COMPRIS LE 31 MARS 1908.

Marchandises :—			
Tarifs locaux	2,366		
suppléments	2,956		
		5,322	
Tarifs conjoints	4,083		
suppléments	8,725		
		12,808	
Tarifs internationaux	16,535		
suppléments	38,669		
		55,204	
			73,334
Voyageurs :—			
Tarifs locaux	1,792		
suppléments	941		
		2,733	
Tarifs conjoints	835		
suppléments	592		
		1,427	
Tarifs internationaux			3,732
suppléments	2,373		
		6,105	
			10,265
Messageries :—			
Tarifs locaux	1,668		
suppléments	3,856		
		5,524	
Tarifs conjoints	697		
suppléments	1,296		
		1,993	
Tarifs internationaux	1,432		
suppléments	269		
		1,701	
			9,218
Téléphone :—			
Tarifs locaux	655		
suppléments	372		
		1,027	
Tarifs de longue distance	1,086		
suppléments	364		
		1,450	
Tarifs internationaux	300		
suppléments	871		
		1,171	
			3,648
Totaux combinés, tous les mémoires			$ 96,465

TARIFS ET SUPPLÉMENTS REÇUS DEPUIS LE 1ER AVRIL 1907 JUSQU'À ET Y COMPRIS LE 31 MARS 1908.

Marchandises :—			
Tarifs locaux	606		
suppléments	834		
		1,440	
Tarifs conjoints	1,216		
suppléments	2,887		
		4,103	
Tarifs internationaux	4,139		
suppléments	12,572		
		16,711	
			22,254
Voyageurs :—			
Tarifs locaux	641		
suppléments	410		
		1,051	
Tarifs conjoints	292		
suppléments	339		
		631	
Tarifs internationaux	1,079		
suppléments	1,067		
		2,146	
			3,828
Messageries :—			
Tarifs locaux	1,668		
suppléments	3,856		
		5,524	
Tarifs conjoints	697		
suppléments	1,296		
		1,993	
Tarifs internationaux	1,432		
suppléments	269		
		1,701	
			9,218
Téléphone :—			
Tarifs locaux	655		
suppléments	372		
		1,027	
Tarifs de longue distance	1,086		
suppléments	364		
		1,450	
Tarifs internationaux	300		
suppléments	871		
		1,171	
			3,648
Totaux combinés, tous les mémoires			38,948

Suit l'énumération des ordonnances et des règlements les plus importants concernant les transports rendus par la Commission jusqu'au 31 mars 1908:—

9 mars 1904.—Ordonnance qui permet aux compagnies de chemin de fer de continuer leurs tarifs réduiits aux ecclésiastiques; ainsi qu'aux élèves des universités, collèges et écoles, pour aller dans leurs foyers et en revenir.

28 juin 1904.—Réduction ordonnée dans les taux sur les vêtements huilés, par chargements de wagons, de Toronto à Halifax, Winnipeg et Calgary.

16 juillet 1904.—Classification canadienne des taux de transport de marchandises, n° 12, avec supplément n° 1 et la circulaire de réglementation n° 1, approuvés.

30 juillet 1904.—Ordonnance réduisant le taux sur le matériel de tonnellerie par chargements de wagons.

30 juillet 1904.—Ordre aux compagnies de chemin de fer de cesser de réclamer des taux prohibitifs sur le cèdre, les traverses, etc., et d'y substituer des taux uniformes pour le cèdre et les autres bois; aussi pour modifier la classification canadienne pour le transport des marchandises en comprenant les perches, poteaux de clôture, poteaux de télégraphe, et les traverses dans les autres productions forestières, au lieu de transporter ces objets ainsi qu'originairement en vertu de 'contrats spéciaux' seulement.

30 juillet 1904.—Ordonné aux compagnies de chemin de fer de réduire leurs taux sur les bouteilles de verre, par chargements de wagons, de Wallaceburg, Ont., à Toronto, Hamilton, Berlin, London et Montréal.

3 octobre 1904.—Ordonnance concernant les taux spéciaux sur le matériel et les machines pour les industries nouvelles. Ordonné aux compagnies de faire rapport des demandes à la Commission, qui traitera de chacune d'elles selon son mérite.

3 octobre 1904.—Refus de la demande par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'une permission de réclamer pour le charbon allant à Cobourg, Ont., pour des fins de fabrication, un taux moins élevé de transport que celui réclamé aux consommateurs et commerçants ordinaires.

Octobre 1904.—Réduction ordonnée dans les taux de transport de la houille des frontières de Niagara et Détroit à Almonte, Ont.

10 octobre 1904.—Refus d'une demande des fabriques unies d'un taux spécial sur les billes de bois de Penetanguishene à Newmarket, Ont.

10 octobre 1904.—Ordonnance revisant et réduisant la classification des fruits et prescrivant un taux maximum pour wagons transportant des fruits en transit.

10 octobre 1904.—Ordonnance réduisant les taux sur les pois cassés, pour l'exportation, à la même base que la fleur pour l'exportation.

31 octobre 1904.—Ordre aux compagnies de chemin de fer de cesser de réclamer sur le cèdre provenant des scieries de la Colombie-Britannique des taux plus élevés que ceux réclamés sur le pin, le sapin et l'épinette.

29 décembre 1904.—Désaveu de certains tarifs augmentés pour le transport des produits des céréales de l'Ontario aux provinces maritimes, lesquels avaient été émis sans avis légal. Ordre aux compagnies d'effectuer restitution aux expéditeurs.

9 février 1905.—Prescription des conditions d'après lesquelles les compagnies de chemin de fer peuvent établir des taux spéciaux et en faire rapport à la Commission, sous l'autorité de l'article 275 de la loi des chemins de fer de 1903.

9 février 1905.—Ordonnances prescrivant dans quelles circonstances la Commission recevra des avis par télégraphe de changements projetés dans les taux de transport des marchandises dans les conditions d'urgence.

9 février 1905.—Autorisation à la Compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern* de transporter à taux réduits du matériel et des machines pour des usines nouvelles à Fort-Frances, Ont.

6 mars 1905.—Taux plus bas ordonnés sur le bétail allant de points de l'Ontario à Montréal, à Saint-Jean, à Saint-Jean-Ouest et à Portland, pour l'exportation, de façon à les mettre plus en accord avec les taux que paient les expéditeurs des Etats-Unis.

15 avril 1905.—Ordre aux compagnies de chemin de fer de cesser de réclamer, entre les points locaux de l'Ontario et de Québec, des taux plus élevés sur le grain que ceux réclamés sur la fleur et les autres produits des céréales entre les mêmes endroits.

2 juin 1905.—Ordre de discontinuer les taux de préférence sur la houille de Port-Stanley et de Rondeau, Ont.

5 juillet 1905.—Ordre de rétablir les taux originairement réclamés sur les échandoles métalliques, dont l'augmentation avait entravé les expéditions.

13 juillet 1905.—Ordre de discontinuer par les compagnies de chemin de fer les allocations de camionnage et autres aux expéditeurs pour compenser les désavantages de la location, à moins qu'elles ne soient publiées dans les tarifs des compagnies.

25 juillet 1905.—Ordre à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des facilités raisonnables et convenables pour l'échange du trafic à London, Ont., et precription des droits qu'elle peut réclamer pour l'aiguillage du trafic de sa voie à celle du chemin de fer Pacifique-Canadien.

25 juillet 1905.—Ordre de réduire les taux de l'Ontario sur tous les transports de marchandises à Montréal, à Québec et à la côte atlantique pour l'exportation.

5 septembre 1905.—Réquisition aux compagnies de chemin de fer qu'elles mettent leurs taux sur la houille des ports d'entrée à la frontière et des ports des lacs aux endroits de l'intérieur de l'Ontario sur une même base de parcours au mille.

——— 1905.—Ordre de demander les mêmes taux pour le transport des marchandises aux endroits situés entre North-Bay et Saut-Sainte-Marie, Ont., que ceux pour les expéditions entre Toronto et Collingwood.

19 septembre 1905.—Ordonnance réduisant le taux exigé à New-Westminster, C.-B., pour diriger par voie d'évitement le grain à la distillerie de Sapperton, et prescrivant des taux d'aiguillage dans les limites des têtes de ligne de New-Westminster.

14 octobre 1905.—Prescription de taux réduits sur la pierre des carrières du Manitoba, par chargements de wagons, sans transbordement à Winnipeg et à Saint-Boniface, Manitoba, pour expédtion de ces endroits ou livraison à ces endroits.

31 octobre 1905.—Taux réduits ordonnés sur les haricots, en wagons entiers, des points d'expédition dans l'Ontario.

15 novembre 1905.—Disposition faite pour la distribution équitable des wagons vides aux ports du lac Huron et de la baie Georgienne, pour le transport du grain du Nord-Ouest pendant la disette des wagons.

28 novembre 1905.—Facilités d'échange ordonnées à Lindsay, Ont., entre les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, et prescription de taux pour l'aiguillage du trafic local.

14 décembre 1905.—Taux réduits prescrits sur le foin et le fourrage extra-pressé, en wagons entiers, de stations du Grand-Tronc et du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la province de Québec, pour les ports de l'Atlantique au nord de et y compris Boston, pour l'exportation.

14 décembre 1905.—Ordonne que les taux sur le grain et les produits des céréales, en wagons entiers, d'endroits à l'ouest de Montréal jusqu'à et y compris Cornwall et Finch, Ont., et du sud du fleuve Saint-Laurent dans les comtés de Saint-Jean, de Laprairie et de Napierville, de Châteauguay et d'Huntingdon, pour des endroits à l'est de Lévis, P.Q., ne sauraient excéder les taux de Montréal aux mêmes endroits de plus de 2 cents les 100 livres, ni plus que les différences existant à la date de l'ordre.

6 janvier 1906.—Promulgation par la Commission d'un nouveau service de wagons ou de règles de dédommagement plus favorables au public que l'ancien régime, pour servir sur tous les chemins de fer soumis à sa juridiction.

14 février 1906.—Ordonnance réduisant le taux réclamé par la Compagnie de chemin de fer *Red Mountain,* pour diriger par voie d'évitement du minerai à Rossland, C.-B., pour le haut-fourneau de Trail.

14 février 1906.—Réduction ordonnée dans les taux sur le grain, en wagons entiers, de l'élévateur du chemin de fer Pacifique-Canadien à Owen-Sound aux voies de déchargement dans la limite des têtes de ligne de la compagnie au même endroit.

19 février 1906.—Ordre à la Compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* de rétablir la voie d'évitement conduisant à la cour à bois et à charbon de messieurs Robinson et fils, à Winnipeg, laquelle avait été enlevée.

24 mars 1906.—Prescription de la charge minima réduite pour les marchandises chargées dans les wagons fermés plus longs que la longueur normale de 36 pieds 6 pouces.

24 mars 1906.—Additions ordonnées aux articles qui peuvent être expédiés en chargements mixtes aux taux de pleins wagons.

24 mars 1906.—Réductions au poids minimum de la charge imposable pour les objets légers et volumineux qui exigent pour le transport des wagons-plateformes.

21 mai 1906.—Promulgation d'autres règlements concernant la publication et la pdoduction de tarifs pour le transport des marchandises et des voyageurs.

6 juin 1906.—Le poids minimum du chargement de wagon de charbon de bois qu'autorise la classification canadienne des transports ne doit pas être dépassé dans les tarifs d'accommodement. Ordre de modifier en conséquence les taux d'accommodement du Saut-Sainte-Marie.

29 juin 1906.—Taux réduits ordinaires sur les produits des établissements de salaisons, par wagons entiers, des endroits du paquage dans l'Ontario pour Montréal pour l'exportation.

18 juillet 1906.—Taux dont la perception est prescrite à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour aiguillage de trafic échangé avec la Compagnie du Grand-Tronc pour chargement et déchargement à London, Ont.

19 juillet—1906.—Autorité accordée à la Compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* de réclamer le taux des messageries sur le poisson frais transporté sur convois de marchandises allant à la vitesse des messageries, de Halifax à Yarmouth, N.-E., pour exportation à Boston, quand ce poisson est ainsi consigné, et en quantité supérieure aux capacités de factage de la compagnie de messagerie.

31 juillet 1906.—Renouvellement ordonné du taux vers l'ouest de Toronto à Montréal et à Ottawa, sur le papier à tentures, et comme étant le taux maximum aux points intermédiaires, avec réductions correspondantes pour les endroits à l'est de Montréal.

1er avril 1906.—Ordonnance supplémentaire à celle du 30 juillet 1904 exigeant le transport des traverses de chemin de fer en Canada à des taux n'excédant pas les taux de non-concurrence des tarifs spéciaux sur le bois de service ordinaire; ainsi qu'aux endroits des Etats-Unis régis par les tarifs conjoints. Ordonnance du 30 juillet 1904, contre la Compagnie de chemin de fer Kingston et Pembroke, rendue applicable à toutes les compagnies de chmin de fer.

11 août 1906.—Ordre aux compagnies de chemin de fer d'abolir le taux de 5 cents additionnels par 100 livres jusqu'à présent réclamé pour les points de la côte de la Colombie-Britannique sur les transports transcontinentaux venant de l'est du Canada; aussi de substituer les poids minimum de la charge de wagon de la classification canadienne des transports, au lieu et place des chiffres plus élevés antérieurement réclamés sur les dits transports quand ils sont chargés dans des wagons plus longs que le wagon normal de 36 pieds 6 pouces; aussi de réduire les allocations de poids pour le bois de service employé pour le boisage, ou pour le sauvegarde d'autre façon des expéditions en wagons entiers des dits transports transcontinentaux qui exigent cette protection, à la base admise ailleurs au Canada.

13 octobre 1906.—Supplément n° 7 à la classification canadienne des transports, n° 12, approuvé.

13 octobre 1906.—Ordonné aux compagnies de chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard et du Pacifique-Canadien de fournir des accommodements et des facilités convenables pour le transport et l'échange du bois de service, des bardeaux, etc., de Salmo et Ymir, C.-B., aux endroits de l'est du Canada.

9 novembre 1906.—Taux réduits et prescrits sur le transport de marchandises aux endroits sur voie ferrée aux ports d'escale des lacs dans les districts de Kootenay et de Yale, C.-B.

12 novembre 1906.—Supplément n° 8 à la classification canadienne des transports, n° 12, approuvé.

13 novembre 1906.—Formules de contrats des compagnies de messageries temporairement approuvées, en attendant l'enquête.

16 novembre 1906.—Ordonnance modifiant celle du 14 février 1906, concernant les taux d'aiguillage que peut réclamer la compagnie de chemin de fer *Red Mountain* à Rossland, C.-B.

19 novembre 1906.—Autorisation aux compagnies du chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, dans certaines conditions de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour camionnage aux quais de Montréal durant la saison de navigation de 1906, sur demande conjointe des dites compagnies de chemin de fer et des exportateurs.

16 décembre 1906.—Promulgation de règlements concernant la publication et la production des tarifs de taux de téléphone.

15 février 1907.—Autorisation aux compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien dans certaines conditions, de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour camionnage aux quais de Montréal durant la saison de navigaton de 1906, sur demande conjointe des dites compagnies de chemin de fer et des exportateurs.

13 mars 1907.—Taux réduit prescrit sur les billes de bois, par wagons entiers, du Lac-Brûlé, Ont., à Renfrew, Ont.

18 mars 1907.—Ordre aux compagnies du chemin de fer du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de réduire leurs taux de transport des voyageurs à une base maxima de 3 cents du mille sur toutes leurs lignes au Canada, à l'est de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton, et y compris cette ligne.

11 avril 1907.—Approbation du supplément 8 de la classification canadienne des transports n° 12.

12 avril 1907.—Ordre aux compagnies de téléphone de produire les détails de tout service gratuit ou de taux inférieurs à ceux du tarif publiés par la Commission ainsi que des détails des cas dans lesquels le service des compagnies est donné en totalité ou en partie pour des considérations autres qu'une rétribution en argent.

24 avril 1907.—Prorogeant le délai fixé en l'ordonnance du 18 décembre 1906 au 1er juillet 1907 pour la production et l'approbation des tarifs des taux de messageries.

22 mai 1907.—Permission accordée à la Compagnie de glace de Saint-Jean d'instituer des procédures judiciaires contre la *New Brunswick Southern Railway Company* pour avoir permis à W. E. Scully d'obtenir des taux de transport inférieurs à ceux autorisés ou en vigueur, et pour avoir transporté de la glace à un prix moindre que les taux publiés, en contravention à la loi des chemins de fer.

23 mai 1907.—Nouvelle prorogation du délai pour la production et l'approbation des tarifs des compagnies de messageries jusqu'au 1er août 1907.

23 mai 1907.—Délai fixé par ordonnance du 13 novembre 1906, prorogé au 1er août 1907, pour l'autorisation d'employer les contrats, conditions, règles et règlements des compagnies de messageries.

30 mai 1907.—Autorisation à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'accorder des taux réduits de points de la Colombie-Britannique à Montréal et pour retour aux membres de l'équipe Bisley.

4 juin 1907.—Autorisation à la *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company* de réémettre son tarif régulateur des transports de marchandises, avec les parcours en milles additionnels qui sont requis pour couvrir les prolongements à Welland et à Niagara-on-the-Lake, et renvoyant la demande de la compagnie de se conformer au tarif canadien de parcours en milles pour les transports de marchandises, en augmentant certains des taux antérieurement en vigueur sur les lignes plus anciennes.

7 juin 1907.—Prorogation jusqu'au 13 août 1908 du délai pour l'approbation des tarifs de taux de la Compagnie de téléphone Bell.

11 juin 1907.—Nouvelle prorogation de délai jusqu'au 1er novembre 1907, autorisée pour l'approbation des tarifs des compagnies de messageries.

22 juin 1907.—Approbation de la formule d'un certificat général de concours par les compagnies de messageries du Canada, dans les tarifs conjoints des taux de messagerie internationale pour le transport d'objets d'endroits aux Etats-Unis.

25 juin 1907.—Ordre à la Compagnie du Grand-Tronc de fournir des wagons et toutes les facilités qu'il faut pour recevoir, charger et transporter les marchandises d'importation reçues sur les quais à Montréal, sans tenir compte des compagnies de camionnage par l'entremise desquelles le transport est commandé.

29 juin 1907.—Approbation de la classification canadienne des transports n° 13.

2 juillet 1907.—Ordre que le taux sur le fer et l'acier transportés en wagons entiers du port de Montréal à la *Simplex Railway Appliance Company* à Blue-Bonnets soit de 2 cents par 100 livres, y compris le service du pointage des effets du camionneur au wagon.

3 juillet 1907.—Approbation du supplément n° 9 de la classification canadienne des transports n° 12.

4 juillet 1907.—Demande aux compagnies de chemin de fer de fournir à la commission certains renseignements concernant les points de jonction et les tarifs conjoints avant que ne soient généralement considérés les tarifs conjoints.

5 juillet 1907.—Ordre à la Compagnie du Grand-Tronc d'émettre des billets de troisième classe à 2 cents du mille, et de faire circuler des voitures de troisième classe chaque jour entre Toronto et Montréal.

6 juillet, 23 septembre, 13 novembre 1907.—Ordonnance des taux internationaux. Ordre aux Compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Michigan-Central, du Père-Marquette, du Wabash, du Toronto, Hamilton et Buffalo et du *Canadian Northern Ontario Railway* de reviser et de publier de nouveau leurs tarifs spéciaux de classe locale pour les transports de marchandises (connus sous l'appellation de "tarif de villes") dans le territoire à l'est de North-Bay et comprenant North-Bay, et à l'est de la baie Georgienne, du lac Huron et des rivières Saint-Clair et Détroit, et au sud de la rivière Ottawa, sur une échelle de parcours au mille uniforme et modifiée prescrite par la Commission; ainsi que de reviser et de publier de nouveau leur taux d'entier parcours pour le transport des marchandises du centre et de l'ouest de l'Ontario, aux endroits de l'est du Canada, les taux maximums des endroits du Canada sur la frontière des rivières Saint-Clair et Détroit à tous les endroits à l'est jusqu'à l'Atlantique et au nord jusqu'à la rivière Ottawa, ne devant pas dépasser les taux pour les transports internationaux de Détroit et de Port-Huron aux mêmes endroits; les taux revisés à entrer en vigueur au plus tard le 1er janvier 1908.

6 juillet 1907.—Demande aux compagnies de chemin de fer de fournir à la Commission divers détails touchant leurs opérations de transport qui ne sont pas couverts par l'article 375 de la loi des chemins de fer.

17 juillet 1907.—Autorisation à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à donner des taux aux têtes de lignes de la côte de la Colombie-Britannique sur le grain et le produit des minoteries, pour l'exportation en Asie, par l'émission d'avis de taux spéciaux.

26 juillet 1907.—Réduction du tarif normal des voyageurs de la *Alberta Railway and Irrigation Company* à 4 cents du mille. Demande aussi à la compagnie de fournir des billets de retour pour le transport des voyageurs à une fois et deux tiers le prix d'un simple parcours.

6 août 1907.—Ordre à la *Vancouver, Westminster and Yukon Company* et à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de pourvoir des accommodements et des facilités convenables pour le service des transports de points sur le *V. W. and Y. Ry.*, à des points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 août 1907.—Ordre à la Compagnie du *Crow's Nest Southern Railway* et à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir des accommodements et des facilités convenables pour le service des transports de points situés sur le chemin de fer *Crow's Nest Southern* à des points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1er novembre 1907.—Prorogation jusqu'au 1er mars 1908 pour la production et l'approbation des tarifs de taux de la Compagnie de téléphone Bell.

1er novembre 1907.—Nouvelle prorogation au 1er mai 1908 du délai pendant lequel est autorisé l'emploi des contrats, conditions, règles et règlements existants des compagnies de messageries.

1er novembre 1907.—Prorogation du délai pour la production et l'approbation des tarifs de taux des compagnies de messageries jusqu'au 1er mars 1908.

1er novembre 1907.—Prorogation jusqu'au 1er mars 1908 du délai pour la production et l'approbation des tarifs de taux de la *North American Telegraph Company.*

4 novembre 1907.—Ordre à la Compagnie du Grand-Tronc de réduire ses taux de Rouses'-Point, N.-Y., à Coteau-Junction et à Saint-Polycarpe. P.Q., à 80 cents la grosse tonne sur l'anthracite et à 70 cents sur la houille bitumineuse.

21 novembre 1907.—Demande à la Compagnie du Grand-Tronc de changer son tarif C. R. C. n° E 425 de façon que les taux à réclamer pour le transport de la classe de papier que couvre ce tarif de Meritton, Sainte-Catherine et Thorold à Montréal ne soient pas plus élevés que les taux qui y sont publiés de Brantford à Montréal.

22 novembre 1907.—Approbation temporaire des lettres de voitures, contrats, etc., des compagnies *National* et *American Express* jusqu'au 1er mars 1908.

22 novembre 1907.—Approbation temporaire des lettres de voitures, contrats, etc., des compagnies *United States* et *Great Northern Express,* jusqu'au 1er mars 1908.

10 décembre, 28 décembre 1907; 15 janvier, 30 janvier 1908.—Ordonnances concernant les mesures à prendre pour donner les correspondances qu'il faut pour le transport des voyageurs et de la poste à Brockville; démarches à faire par les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

17 décembre 1907.—Approbation temporaire des blancs de contrats de la *Pacific Expres Company* jusqu'au 1er mars 1908.

19 décembre 1907.—Approbation de certains blancs de transports de la *Maritime Express Company* jusqu'au 1er mars 1908.

19 décembre 1907.—Approbation de blancs de contrats pour le transport de bétail sur pied des compagnies de chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard, Vancouver, Victoria et Oriental, et Red-Mountain.

30 janvier 1908.—Autorisation au président des comités officiels de classification de l'ouest et du sud à produire devant la Commission des copies de leurs classifications des transports de marchandises et suppléments de la part des compagnies de chemin de fer des Etats-Unis qui produisent des classifications internationales de transports de marchandises que régissent ces classifications.

26 février 1908.—Prorogation jusqu'au 1er juin 1908 du temps durant lequel la *North American Telegraph Company* doit produire les tarifs de ses taux et en recevoir l'approbation.

26 février 1908.—Prorogation jusqu'au 1er juin 1908 du temps durant lequel la Compagnie de téléphone Bell doit produire les tarifs de ses taux et en recevoir l'approbation.

26 février 1908.—Prorogation jusqu'au 1er juin 1908 du temps durant lequel les compagnies de messageries du Canada doivent produire leurs tarifs et en recevoir l'approbation.

Certains tarifs normaux des compagnies ci-dessous mentionnées ont été approuvés par la Commission conformément à l'article 327 de la loi des chemins de fer, ainsi qu'il suit:

21 juin 1906	Tillsonburg, Lake Erie & Pacific Ry.
26 août 1906 19 novembre 1906	Klondike Mines Ry.
3 octobre 1906	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie Ry.
5 décembre 1906	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay Ry.
26 décembre 1906	Canadian Pacific Ry., division Nicola.
4 février 1907	Vancouver & Lulu Island Ry. (opéré par le British Columbia Electric Ry. à titre d'agent pour le C.C.P.)
11 avril 1907	St. Maurice Valley Ry.
19 avril 1907	Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad & Steamboat Company.
21 mai 1907	Canadian Northern Quebec Ry.
5 septembre 1907	Alberta Railway & Irrigation Co.
4 octobre 1907	Windsor, Essex & Lake Shore Rapid Ry.
4 octobre 1907 11 octobre 1907 24 décembre 1907 30 janvier 1908	Grand Trunk Pacific Ry., entre Portage LaPrairie et Rae.
26 août 1906 19 novembre 1906	Klondike Mines Ry.
17 septembre 1906	Canadian Northern Ry., division Thunderhill
22 novembre 1906	Canadian Pacific Ry., nouvelle ligne dans l'ouest du Canada.
27 novembre 1906	Canadian Pacific Ry., division Guelph et Goderich.
29 novembre 1906	Vancouver, Victoria & Eastern Ry.
5 décembre 1906	Canadian Northern Ontario Ry.
5 décembre 1906	Brandon, Saskatckewan & Hudson Bay Ry.
19 décembre 1906	Canadian Pacific Ry., division Lacombe et Wetaskiwin.
26 décembre 1906	Canadian Pacific Ry., division Nicola
9 janvier 1907	Canadian Northern Ry., division Ridgeville.
9 janvier 1907	Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad & Steamboat Company.
9 janvier 1907	Canadian Northern Ry., division Morinville & Stony Plains.
8 février 1907	Canadian Pacific Ry., entre Curzon Jct. & Kingsgate, B.C.
14 février 1907	Bedlington & Nelson Ry.

26 avril 1907.......... .Grand-Tronc.
25 mai 1907..............St. Maurice Valley Ry.
20 juin 1907.............Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay Ry., Bedlington & Nelson Ry., Nelson & Fort Sheppard Ry., Red Mountain Ry., Vancouver, Victoria & Eastern Ry. & Navigation Co.
27 août 1907.............Central Vermont Railway.
4 octobre 1907......... Windsor, Essex & Lake Shore Rapid Ry.
4 octobre 1907..........Bay of Quinte Ry.
4 octobre 1907..........Canadian Pacific Ry., entre divers endroits du Manitoba et de la Saskatchewan.
19 novembre 1907. .....Canadian Pacific Ry., entre Nokomis et Lanigan, Sask.
22 novembre 1907. ......Central Ontario Railway.
12 décembre 1907... ....Michigan Central R.R.
9 janvier 1908..........Wabash R. R.
1 février 1906...........Kingston & Pembroke Ry.
8 février 1908...........Canadian Northern Ry.
6 mars 1908.............Ottawa Electric Ry. Co.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. HARDWELL,

Chef du service des transports.

M. A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, Commission des chemins de fer du Canada,

Ottawa.

ANNEXE C.

LISTE DES DEMANDES ENTENDUES AUX SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION, DURANT LA PERIODE DU 1er AVRIL 1907 AU 31 MARS 1908.

569. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 223 de la loi des chemins de fer, pour l'autorisation de construire un embranchement d'un endroit marqué "A", sur la ligne mère, en la ville de Vancouver, au sud du pont-levis de False-Creek, jusqu'à un endroit marqué " B " sur l'immeuble de la compagnie, près de Clark's-Drive, ainsi qu'il appert au plan produit devant la Commission.

570. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 223 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire un embranchement à partir d'un point marqué "A", pour traverser la rive sud de False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, en la ville de Vancouver, jusqu'à un point marqué "B", sur Burrard-Inlet.

571. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 223 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire un embranchement de False-Creek à Burrard-Inlet, en la ville de Vancouver.

572. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer 1903, pour permission de construire un embranchement d'un point " A ", sur la ligne-mère, au nord du pont-levis de False-Creek, jusqu'à un point " B ".

573. Demande de la *Vancouver Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, en la viille de Vancouver, au-dessus de la rue Venables, en la ville de Vancouver.

574. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, en la ville de Vancouver, au-dessus de la rue Princess.

575. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Cordova, en la ville de Vancouver.

576. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Parker, en la ville de Vancouver.

577. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Powell, en la ville de Vancouver.

578. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour aprobaption d'un croisement au moyen d'un embranchment d'un ndroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Burns, en la ville de Vancouver.

579. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de Fals-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Napier, en la ville de Vancouver.

580. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Hastings, en la ville de Vancouver.

581. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de l'avenue Boundary, en la ville de Vancouver.

582. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Caroline, en la ville de Vancouver.

583. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Charles, en la ville de Vancouver.

584. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Scott, en la ville de Vancouver.

585. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Harris, en la ville de Vancouver.

586. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Barnard, en la ville de Vancouver.

587. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Keefer, en la ville de Vancouver.

588. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Raymur, en la ville de Vancouver.

589. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Keefer et Princess, Vancouver.

590. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Napier et Parker, Vancouver.

591. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Hastings et Princess, Vancouver.

592. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de construire son embranchement d'un endroit de sa ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Harris et Keefer, Vancouver.

593. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de construire son embranchement d'un endroit de sa ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Harris et Barnard, Vancouver.

594. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, Vancouver, au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

595. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de la ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, en la ville de Vancouver, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* rue Powell, Vancouver.

596. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement de sa ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* rue Harris, Vancouver.

597. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement, d'un endroit de sa ligne mère, de False-Creek à Burrard-Inlet, Vancouver, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* rue Venables, Vancouver.

598. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" de sa ligne mère à Vancouver, au sud du pont-levis de False-Creek, et qui se rend à un endroit "B" sur son immeuble près de Clear-drive, au-dessus de l'avenue Westminster, Vancouver.

599. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement d'un endroit de sa ligne-mère au sud du pont-levis de False-Creek, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* à l'avenue Westminster, en la ville de Vancouver.

600. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Harris, en la ville de Vancouver.

601. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Powell, en la ville de Vancouver.

602. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avneue

Westminster, et va à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de l'avenue Boundary, Vancouver.

603. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'articl 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Hastings, Vancouver.

604. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endrot "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Hastings, Vancouver.

605. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Barnard, à Vancouver.

606. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" d'un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek à l'est de l'avenue Westminster, au-dessus de la rue Princess, à Vancouver.

607. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement, au-dessus d'un autre embranchement qu'elle se propose de construire sur la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, au-dessus de la rue Venables, à Vancouver.

608. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur le Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Parker, à Vancouver.

609. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Napier, à Vancouver.

610. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la rue Keefer, à Vancouver.

611. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" d'un autre embranchement projeté sur la rive sud du False-Creek, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de l'avenue Raymur, à Vancouver.

612. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre

embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Keefer et Princess, à Vancouver.

613. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Harris et Barnard, à Vancouver.

614. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, au-dessus de la ruelle située entre les rues William et Napier, à Vancouver.

615. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Parker et Napier, à Vancouver.

616. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle qui est située entre les rues Hastings et Princess, à Vancouver.

617. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Hastings et Cordova, à Vancouver.

618. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la ruelle située entre les rues Harris et Keefer, à Vancouver.

619. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous l'autorité de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, en la ville de Vancouver, à l'est de l'avenue Mackenzie, et va jusqu'à un endroit "B" sur Burrard-Inlet, au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Vancouver.

620. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement sur la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company,* à la rue Venables, à Vancouver.

621. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit "A" sur un embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue West-

minster, et va jusqu'à un endroit " B " sur Burrard-Inlet, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* à la rue Powell, Vancouver.

622. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation d'un croisement au moyen d'un embranchement qui commence à un endroit " A " sur un autre embranchement projeté et traversant la rive sud du False-Creek, à l'est de l'avenue Westminster, et va jusqu'à un endroit " B " sur Burrard-Inlet, au-dessus de la voie de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* à la rue Harris, Vancouver.

623. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation à croiser la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la Quatorzième rue, en la ville de New-Westminster, province de la Colombie-Britannique.

624. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant le tracé de sa ligne de la Quatorzième rue à la Vingtième rue, en la ville de New-Westminster, Colombie-Britannique.

625. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de relier sa voie à celle de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Dixième rue, en la ville de New-Westminster.

626. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de croiser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la Quatorzi(me rue, en la viille de New-Westminster.

627. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour une ordonnance approuvant et sanctionnant un changement de niveau et autres changements pour la construction d'une seconde voie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada entre la station de Brantford, en la viille de Brantford, jusqu'à un endroit à un mille à l'est de la station d'Alfred, Ontario.

628. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour approbation de son tracé à partir du village de Caineesville jusqu'à la rue Market, en la ville de Brantford, Ontario.

629. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime des articles 167 et 257 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant la reconstruction et le renouvellement du pont (viaduc de Port-Hope) immédiatement à l'est de la station de Port-Hope, Ontario.

630. Demande de S. B. Carew, sous le régime de l'article 198 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'établir et de construire une traverse de ferme convenable à l'endroit où la voie de la compagnie traverse sa ferme sur le lot 15, concession 3, township d'Emily, comté de Victoria et province de l'Ontario.

631. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 25, paragraphe 4, de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance qui change celle de la Commission en date du 4 septembre 1905, relativement à la protection requise aux rues Kent et Lindsay, en la ville de Lindsay, Ontario.

632. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour une ordonnance concernant les signaleurs au croisement, à Lindsay, Ontario, avec le *Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool Railway* (loué par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien) ; aussi pourvoyant au paiement des gages de ces signaleurs.

633. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre par expropriation une autre partie du terrain de John Fraser, partie du lot 20, 3ième concession, township de Tay, comté de Simcoe et province de l'Ontario.

634. Demande de la municipalité du village de Beaverton, Ontario, sous le régime de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire deux grandes routes, savoir, les rues King et Victoria, traversant l'embranchement Lac-Simcoe de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à Beaverton; ainsi que pour une ordonnance sous le régime de l'article 196 de la loi des chemins de fer, 1903, permettant de faire passer au travers, le long et au-dessus de l'embranchement Lac-Simcoe, de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à Beaverton, un tuyau d'égout en grès de six pouces, sur la rue King et entre les rues King et Victoria, et d'entretenir le dit égout en position d'une façon permanente.

635. Plainte de J. Malkin et fils, de Sprucedale, Ontario, au sujet des taux de transport des écorces à tan à Berlin et à London, Ontario, d'endroits sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

636. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, pour approbation du détournement de l'avenue St-Clair et du chemin Scarlet, dans le township d'York; et pour l'ouverture d'un croisement à angles droits, au lieu des deux croisements qui existeent actuellement.

637. Demande du village de Port-Colborne, Ontario, sous le régime de la loi des ceemins de fer, une ordonnance accordant la permission d'ouvrir la rue Mitchell, dans le village de Port-Colborne, à travers la voie de la Compagnie d uchemin de fer Grand-Tronc du Canada.

638. Plainte de la Chambre de Commerce de Fort-Erié contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada relativement à la fermeture du dépôt de marchandises et de voyageurs de la compagnie à la station de Fort-Erié, Amigari, Ontario.

639. Demande de la municipalité du township de Bertie, sous le régime de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, pour un ordre à la *Michigan Central Railway Company* d'établir, de construire et d'entretenir sa part d'un croisement de grande route de niveau convenable à partir de ses rails jusqu'à ceux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au chemin Bowen.

640. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à titre de locataire de la *Toronto, Grey and Bruce Railway Company,* sous le régime de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de traverser le chemin de ligne de la ville et le chemin latéral de la ville d'Orangeville, Ontario, avec certaines voies, ainsi que le démontre un plan produit devant la Commission.

641. Demande de la *Ontario Power Company,* sous le régime de l'article 194 de la loi des chemins de fer 1903, pour permission de porter ses fils au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à un mille à l'est de Ste-Catherine, Ontario.

642. Demande de la *Windsor and Tecumseh Electric Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser à haut nivaux les doubles voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à la rue Sandwich, dans la ville de Walkerville, Ontario.

643. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en qualité de locataire de la *Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance autorisant la requérante à construire, entretenir et exploiter un embranchement ou un tronçon en la ville d'Ingersoll, traversant la rue Pemberton, la rue Mutual, la rue Thames, suivant la rue Victoria et traversant la rue Wonham, pour atteindre l'établissement de la *Ingersoll Packing Company.*

644. Demande de la municipalité du village de Weston, Ontario, pour une ordonnance prescrivant aux Compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc de rétablir un ponceau à la traverse de la rue John à son égout naturel; de baisser le ponceau à la rue Dufferin; de faire une traverse publique à l'extrémité est de l'avenue Dennison, et de niveler convenablement le croisement de rue du chemin de fer Grand-Tronc.

645. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance déterminant la somme qui doit être payée à la *Niagara, St. Cathariens and Toronto Railway Company* pour les gages du gardien que demande le paragraphe 5 de l'ordonnance de la Commission en date du 5 avril, à être porté au croissement de la ligne mère par un embranchement qui va de la ligne mère du Grand-Tronc à Merriton, Ontario, aux usines de papier et de coton de Merriton, de la ligne de la *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.*

646. Demande de A. J. H. Eckardt pour une ordonnance variant l'article 7 de l'ordonnance de la Commission rendue le 23 novembre 1905, de façon à dispenser de donner un avis par écrit, dont il est question au dit article, et pour une ordonnance prorogeant le délai pendant lequel le requérant est tenu de donner cet avis; ou pour une ordonnance permettant de donner cet avis *nunc pro tunc,* ou pour toute autre ordonnance que la Commission peut juger à propos.

647. Demande de la *Toronto Suburban Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance interdisant à la *Toronto and Niagara Power Company* d'entretenir et d'exploiter ses lignes de transmission d'énergie à ses lignes de téléphone au-dessus de la voie de la *Toronto Suburban Railway Company* à Weston-Road, immédiatement au nord de l'avenue Saint-Clair, en la ville de Toronto-Junction.

648. Demande de la *Toronto Suburban Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance interdisant à la *Toronto and Niagara Power Company* d'entretenir et d'exploiter ses lignes de transmission d'énergie et ses lignes de téléphone au-dessus de la voie de la *Toronto Suburban Railway Company* à Davenport-road, en la ville de Toronto-Junction, près du croisement de la division nord de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

649. Demande de la *Toronto Suburban Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance interdisant à la *Toronto and Niagara Power Company* d'entretenir et d'exploiter ses lignes de transmission d'énergie et ses lignes de téléphone au-dessus de la voie de la *Toronto Suburban Railway Company* à la rue Bathurst, dans le township d'York, immédiatement au nord de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

650. Demande de la *Toronto Suburban Railway Company* pour une ordonnance modifiant les ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé, en date du 22 novembre 1892, et du 10 mai 1893, en fixant la responsabilité pour la protection du dit croisement de la *Toronto Suburban Railway Company* au-dessus des lignes de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, et de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur les dites compagnies; et réduisant la somme que doit payer la *Toronto Suburban Railway Company* pour la construction, l'entretien et la protection des dits croisements telle que déterminée par les dits ordres du comité des chemins de fer.

651. Demande de la *Toronto, Niagara and Western Railway Company,* sous le régime de l'article 137 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance permettant à la compagnie de prendre certains terrains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sur la plage de Burlington, dans le township de Saltleet, comté de Wentworth, province de l'Ontario.

652. Demande de la *Toronto, Niagara and Western Railway Company,* sous le régime de l'article 137 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance permettant à la compagnie de prendre certains terrains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada sur la plage de Burlington, dans le township de Nelson, comté de Wentworth, province d'Ontario.

653. Demande de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sous le régime de l'article 139 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de prendre, pour la commodité qu'il faut pour le transport sur son chemin de fer de certains terrains de la ville de Parry-Sound, Ontario.

654. Demande de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire un embranchement à partir de sa ligne mère, en la ville de Parry-Sound, jusqu'au port extérieur de Parry-Sound, Ontario.

655. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de traverser avec sa voie par un pont à tablier inférieur la voie du tronçon de la *James Bay Railway Company* en la ville de Parry-Sound.

656. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire des embranchements en la ville de Parry-Sound, ainsi que les démontre un plan produit devant la Commission.

657. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire un embranchement ou une voie d'évitement et deux rameaux s'en dégageant, d'un endroit de sa voie de chemin de fer à ou près le pied de l'avenue Fraser, de là se prolongeant vers le nord le long de l'avenue Mowat, Toronto, jusqu'à l'établissement de la *Toronto Carpet Company* et de la *Malta Vita Food Company,* aussi bien qu'à l'immeuble de la ville de Toronto sur le côté ouest de l'avenue Mowat.

658. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadiei, sous le régime de l'article 221 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire, entretenir et exploiter un embranchement ou tronçon allant d'un endroit de sa ligne-mère, en la ville de Toronto, à environ quatre-vingts pieds dans la direction nord-est, du côté est de la rue Beachall, et traversant un immeuble appartenant à la *Ontario and Quebec Railway Company,* jusqu'à la rue Front, et de là vers l'est le long du côté sud de la rue Front sur une distance totale d'environ 5,200 pieds, jusqu'au côté sud de la rue James, en la dite ville.

659. Demande de la municipalité de la ville de Toronto, sous le régime des articles 187 et 25 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance:—

(1) Modifiant l'ordonnance de la Commission, en date du 28 juillet 1904, autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de stopper tous les trains au croisement de la rue Yonge, en la dite ville.

(2) Forçant les dits chemins de fer à réglementer le garage et la vitesse des trains au croisement situé au pied de la rue Bay, en la dite ville; et

(3) Forçant les dits chemins de fer à protéger le croisement existant à la rue Dufferin, près du terrain de l'exposition, et de stopper tous les trains de l'un ou de l'autre des côtés de la rue durant que se tient l'exposition industrielle.

660. Demande de la municipalité de la ville de Toronto, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance contraignant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à fournir une meilleure protection au croisement de niveau connu sous l'appellation de croisement Sunnyside de la voie de la compagnie à l'extrémité ouest de la ville de Toronto; et à modérer la vitesse des trains à ce croisement.

661. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire certains embranchements ou tronçons à partir d'endroits de sa ligne mère, sur le chemin de fer Ontario et Québec, jusqu'à la voie Ashbridges, en la ville de Toronto.

662. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour la construction d'une nouvelle seconde voie de la station North-Parkdale à la jonction de Toronto, commençant

au souterrain de la rue Queen près de la station North-Parkdale, et suivant le côté ouest de la ligne mère jusqu'à l'avenue West-Lodge, où elle traverse du côté est et suit la ligne mère jusqu'à la jonction de Toronto, laquelle voie doit traverser les chemins publics qui suivent: Avenue Brock, avenue West-Lodge, avenue Lansdowne, les rues Dundas, Bloor, Maude, les avenues Wallace, Royce et la rue Toronto.

663. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 222 et 229 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire certains rameaux ou embranchements d'un endroit de son chemin de fer au nord de Toronto, sur le lot 26, deuxième concession, township d'York à un endroit ou à des endroits sur le lot 27, dans la même concession, à l'est de la rue Christie, jusqu'à l'établissement de Clark et Clark, Toronto-nord; aussi pour permission de traverse, avec les dits rameaux ou embranchements les terrains du G. P. Nicholls et le tracé projeté à cet endroit de la *Toronto, Niagara and Western Railway Company* sur lesquels la *Toronto and Niagara Power Company* ont installé des fils de transmission d'électricité.

664. Demande de l'*Algoma Central and Hudson Bay Company,* sous le régime des articles 7, 317, 333, 334 et 338 de la loi des chemins de fer, pour un tarif commun avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

665. Demande de W. N. Robertson pour une ordonnance, sous le régime de l'article 26 de la loi des chemins de fer, prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'émettre des billets de troisième classe au taux de deux sous du mille pour chaque mille parcouru, et de transporter des voyageurs de troisième classe à deux sous du mille pour chaque mille parcouru; et ordonnant à la compagnie de fournir au moins un train ayant des voitures de troisième classe qui circuleront tous les jours sur toute la longueur de sa voie.

666. Approbation des tarifs des taux de transmission téléphonique de la Compagnie de téléphone Bell du Canada et de la *North American Telegraph Company, Limited,* conformément aux dispositions de l'article 356 de la loi des chemins de fer.

667. Demande de la *Lake Erie and Detroit River Railway Company,* pour varier ou rescinder l'ordonnance de la Commission en date du 20 mai 1907 (ordonnance 3087) prescrivant l'installation et l'entretien d'un outillage d'enclenchement à l'endroit où la voie de la *Lake Erie and Detroit River Railway Company* croise la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada en la ville de Chatham.

668. Demande de la *St. Mary's and Western Ontario Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de passer sous la voie de la division London de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à environ 3,500 pieds au sud de la gare du Grand-Tronc à St-Mary's, Ontario.

670.—Demande de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company of Canada,* sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de traverser la voie du tramway de Medonte (exploité par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en la ville de Coldwater, Ontario, township de Medonte, à la distance marquée 11·8 du parcours du chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard.*

671. Demande de la *Canadian Northern Railway Company,* sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de placer sa ligne ou sa voie en travers de la ligne ou voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (diviision de Souris) dans le quart sud-ouest de la section 32, township 9, rang 20, méridien principal, ouest, près de Brandon, Manitoba.

672. Demande de la *Ottawa Electric Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance requérant la municipalité du village de Hintonburg, Ontario, de supporter une certaine part du coût d'élargissement de l'approche de l'extrémité ouest du pont de la rue Somerset, en la ville d'Ottawa.

673. Demande de la *Canada Atlantic Railway Company,* pour une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de payer à la compagnie requérante une certaine somme à compte d'une indemnité partielle pour l'usage que fait la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de la gare Centrale, à Ottawa.

674. Demande de la *Sydenham Glass Company,* de Wallaceburg, Ontario, concernant la classification de certaines bouteilles de verre fabriquées par la requérante, et les taux de transport qui sont réclamés pour leur transport.

675. Demande du township du front d'Escott, dans le comté de Leeds, province de l'Ontario, sous le régime des articles de 235 à 242, inclusivement, de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'établir et de construire immédiatement, à l'est du croisement actuel, un passage à haut niveau du pont convenable où le chemin de fer de la compagnie croise, à différentes traverses de niveau, à deux milles et demi à l'ouest de la gare de Malloryton, la principale voie parcourue allant du village de Rockfield, dans le township d'Escott, dans une direction sud, jusqu'au village d'Escott, Ontario.

676. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour une ordonnance donnant la permission de poser des rails sur la rue Anne, et autrement d'autoriser l'emploi pour les fins du chemin de fer, cette portion de la rue Anne homologuée mais non ouverte comme rue publique, située entre le côté sud-ouest de la rue Holowell et le côté nord-est de l'avenue du Parc, dans le quartier Saint-Henri, en la ville de Montréal.

677. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour approbation de la situation de sa ligne du côté nord du canal, en la ville de Brantford, entre les rues Murray et Market.

678. Demande de la *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour approbation de sa situation en la ville de Brantford.

679. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime des articles 235 à 243 de la loi des chemins de fer, pour permission de traverse le chemin macadamisé de Hamilton, près de Cowansville, Ontario.

680. Demande de la *Grand Valley Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour sanction de certaines conventions autorisant l'achat, la location ou la fusion de la *Brantford Street Railway Company* et de la *Woodstock, Thames Valley and Ingersoll Electric Railway Company.*

681. Demande de la *St. Paul Land and Hydraulic Company* pour une ordonnance changeant et définissant l'ordonnance de la Commission en date du 4 octobre 1906, sur demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour détournement d'une partie d'un embranchement du côté sud du canal Lachine, P.Q.

682 Demande de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* pour une ordonnance, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, donnant la permission de prendre des parties des lots n°s 23 et 24 sur le plan n° 64 de la ville de Parry-Sound, afin de détourner le chemin du Grand-Nord, dans la dite ville, pour éviter le croisement du dit chemin par l'emplacement de la voie du dit chemin de fer.

683. Demande de la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville, sous le régime de l'article 277 de la loi des chemins de fer, pour permission de relier sa voie à celle de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et de traverser la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à un endroit situé à environ un mille à l'est de la gare de Saint-Constant, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien

684. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 123 de la loi des chemins de fer, 1903, pour approbation du tracé de sa voie à travers la ville de Fort-William

685. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 123 de la loi des chemins de fer, 1903, pour approbation du tracé de sa voie à travers la ville de Fort-William, Ontario

686. Demande de la ville de Fort-William, Ont., pour obtenir que le chemin de fer Canadian-Northern enlève sa gare de la principale rue d'affaires de Fort-William, Ont.

687. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 123 de la loi des chemins de fer, pour approbation du tracé de sa voie à partir de la ligne ouest de la section 18, township 11, rang 3, à l'ouest du premier méridien, jusqu'à la ville de Winnipeg, dans la province du Manitoba, mille 106.44 au mille 141.061.

688. Au sujet des représentations de l'Association des commerçants de Winnipeg relativement à la permanence d'un fonctionnaire actif de la Commission à installer à Winnipeg, Manitoba.

689. Au sujet des représentations des commerçants de Winnipeg et de l'Association des producteurs de grain du Manitoba, relativement aux indemnisations réciproques.

690. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance accordant la permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement ou tronçon de chemin de fer d'un endroit situé sur un embranchement du dit chemin de fer dénommé *South Western and Pembina Mountain Branch,* en la ville de Winnipeg, et de là allant vers le sud entre les lots 53 et 54 de la paroisse de Saint-Jean, suivant l'arpentage fait par le gouvernement fédéral de la dite paroisse, jusqu'à l'établissement de la *Great West Development Company.*

691. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance permettant le croisement au moyen de sa voie de la voie de la *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamship Company* à Saskatoon, et de construire, entretenir et exploiter le dit croisement.

692. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 227 et 229 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance requérant la *Canadian Northern Railway Company* d'établir un appareil d'enclenchement et de déclenchement à son croisement avec le chemin de fer du Pacifique à Morris. Manitoba.

693. Demande de la *Canadian Northern Railway Company,* sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, pour permission de placer sa ligne ou sa voie à travers des lignes ou des voies de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, (division de Souris), dans le quart sud-ouest, section 32, township 9, rang 20 à l'ouest du premier méridien, près de Brandon, Manitoba.

694. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance accordant la permission de placer sa ligne ou sa voie à travers des lignes ou des voies de la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, lot de paroisse 58, district du Portage-la-Prairie, dans la province du Manitoba.

695. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company* pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission n° 2854, en date du 16 avril 1907, autorisant le chemin de fer *Grand Trunk Pacific* de traverser avec sa voie la voie du *Canadian Northern Railway Company,* division de l'Arizona, lot de paroisse 58, district du Portage-la-Prairie, province du Manitoba.

696. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance requérant la *Canadian Northern Railway Company* d'ériger, de construire et d'entretenir un appareil d'enclenchement et un appareil de signaux au croisement du chemin de fer de la dite *Canadian Northern Railway Company* avec le chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Fort-Whyte, Manitoba.

697. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'artiicle 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de porter sa ligne ou sa voie en travers de la ligne ou de la voiie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (division de Souris), sur les lots 16 et 17, paroisse de Headingly, district de Winnipeg, Manitoba.

698. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company* au sujet de l'affaire des 273 traverses de grandes routes entre Portage-la-Prairie, Man., et Edmonton, Alta.

699. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant la situation de ses lignes à partir de la ligne est de la section 17, township 53, rang 23, à l'ouest du 4ième méridien, traversant Edmonton et au nord d'Edmonton, province d'Alberta, jusqu'à la ligne séparative entre le rang 24 et le rang 25, à l'ouest du 4ième méridien.

700. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en qualité de locataire de la *Calgary and Edmonton Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour approbation et sanction de la situation d'une partie d'un embranchement de chemin de fer allant d'un endroit sur la rue Peace à la Seizième rue, en la ville d'Edmonton, province d'Alberta.

701. Au sujet de la question d'ancienneté de la traverse Kaiser, Man., des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

702. Au sujet de la voie double du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Winnipeg, Man., jusqu'à Brandon et Portage-la-Prairie, Man.

703. Au sujet des représentants de l'Association des commerçants de graiin, concernant la loi des grains du Maniitoba et la fourniture des wagons pour le trafic.

704. Au sujet des commodités et des facilités de chemin de fer dans le district de Goose-Lake.

705. Au sujet des représentations de l'Association des agriculteurs de Cardston concernant les taux pour les marchandises et pour les voyageurs réclamés par la *Alberta Railway and Irrigation Company.*

706. Demande de l'*Alberta Railway and Irrigation Company,* pour permission de réduire ses taux de première classe pour les voyageurs à 4 cents du mille.

707. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement à Red-Deer, Alberta, commençant à un certain endroit des terrains de la gare, pour aller dans une direction est à l'établissement de la *Red Deer Milling and Elevator Company.*

708. Demande de la ville de Didsbury, Alberta, pour une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir un croisement suffisant.

709. Demande de la ville de Olds, Alberta, sous le régime des articles de 184 à 191 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire certaines grandes routes traversant de l'embranchement Calgary et Edmonton de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en la ville de Olds, Alberta.

710. Demande de la ville de Calgary, pour une ordonnance, sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer 1903, en exécution d'une convention intervenue entre la ville et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 13 septembre 1906, et sous l'autorité d'une ordonnance de la commission, en date du 13 septembre 1906, relativement au passage souterrain rue Osler, actuellement rue Front-est, en la ville de Calgary, sous la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

711. Demande de la ville de Calgary, Alberta, pour permission de poser des tuyaux à eau et des tuyaux d'égout sous la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, rue Front-ouest.

712. Demande de J. Travis pour une nouvelle audition de la demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement ou un tronçon en la ville de Calgary, ainsi qu'il est décrit dans la demande.

713. Demande de la municipalité de la ville de Claresholm, Alta, pour une ordonnance sous le régime de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir et de construire un croisement convenable de grande route à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie traverse la Troisième avenue, dans le centre de la dite ville de Claresholm.

714. Demande de la Chambre de Commerce de Vancouver, C.-B., pour réducton des taux de parcours transcontinental.

715. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company*, pour l'échange de marchandises avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadiien à New-Westmnster, proviince de la Colombie-Britannique.

716. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour jonction de sa voie avec celle de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien du côté sud de False-Creek, depuis la jonction des rues Columbia et Fort, Vancouver, la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à cet endroit étant louée au *British Columbia Electric Railway* et exploitée par lui.

717. Demande de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway Company,* pour porter sa ligne de chemin de fer le long du chemin du bord de l'eau au sud de la rivière Fraser, dans le township de Delta, C.-B.

718. Affaire du croisement de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company* au chemin nord entre Westminster et Vancouver, Colombie-Britannique.

719. Demande de la *British Columbia Electric Company* de traverser la voie de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company* à Park-drive, en la ville de Vancouver, Colombie-Britannique.

720. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* pour approbation de sa voie de chemin de fer de la Troisième avenue à la Vingtième rue, en la ville de New-Westminster, Colombie-Britannique.

721. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour traverser la voie de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company* près de la Quatorzième rue, en la ville de New-Westminster, Colombie-Britannique, et pour réglementer la vitesse des trains du chemin de fer *Vancouver, Westminster and Yukon.*

722. Au sujet de la plainte de la *Baker Lumber Company,* pour la non fourniture de wagons par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la *Crow's Nest Southern Railway Company.*

723. Au sujet de la plainte de la *Piper Lumber Company,* pour non-fourniture de wagons par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la *Nelson and Shephard Railway Company.*

724. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* pour permission d'exploiter des tronçons sur False-Creek, Vancouver, Colombie-Britannique.

725. Demande de la Compagnie du chemin de fer Paciifique-Canadien, pour permission de construire un tronçon de chemin de fer sur l'avenue Dunlevie, Vancouver, Colombie-Britannique.

726. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de la traverse de grande route sur la division de la Mission de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

727. Au sujet des représentations des expéditeurs de lait de la province de la Colombie-Britannique relativement aux taux de transport sur les expéditions de lait à Vancouver, Colombie-Britannique.

728. Demande de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* sous le régime de l'article 176 de la loi des chemins de fer, pour le pouvoir de prendre en sa possession, d'user et d'occuper cette certaine portion de terre et dépendances qui appartiennent à la Compagnie du Chemin de fer Pacifique-Canadien, et qui se compose d'une partie de la plage de Burrard-Inlet, en face de partie du lot de district 181.

729. Au sujet du croisement de grande route de l'*Esquimalt and Nanaimo Railway Company,* en la ville de Victoria, Colombie-Britannique.

730. Demande de la *Brunet Sawmill Company,* pour une ordonnance modifiant le plan de la *Vancouver, Westminster and Yukon Raiilway Company,* qui traverse certains lots de la ville de Vancouver, Colombie-Britannique.

731. Demande de la ville de Winnipeg, Man., pour protection au croisement de la rue McPhillips.

732. Demande de la ville de Winnipeg pour une ordonnance de la Commission autorisant la construction d'un pont entre les rues Brown et Brant, au-dessus des cours du chemin de fer Pacifique-Canadien, en la ville de Winnipeg; et demande de la ville qu'il soit ordonné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de contribuer au coût de la construction du dit pcnt.

733. Au sujet des représentations de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien relativement à une ordonnance de la Commission au sujet de la protection des ponts.

734. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour une ordonnance prescrivant à la *Okotoks Electric Light Company* de produire ses croisements de conduites d'énergie à haut niveau et d'en obtenir l'approbation.

735. Au sujet de la requête des habitants de Treherne, Man., demandant que la gare de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Treherne ne soit pas enlevée de son emplacement actuel.

736. Au sujet de la formule de l'ordonnance qui doit servir relativement au croisement des rues en la ville de Winnipeg, Man., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

737. Demande de la *Fort-William Terminal Railway and Bridge Company,* pour approbation de son tracé.

738. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire un embranchement ou un raccordement à ou près la ville de Saint-Lambert, comté de Chambly, province de Québec, entre le deuxième et le quatrième districts de son chemin de fer, le dit embranchement s'étendant d'un endroit de son chemin de fer de Saint-Lambert à la jonction Brosseau, à environ 1,700 pieds au sud de la frontière sud de la ville de Saint-Lambert, traversant l'avenue Hickson, l'avenue Edison et la Première rue, et certains immeubles situés entre ces grandes routes, jusqu'à un endroit du dit chemin de fer situé à ou près l'entrée est du pont Jubilé Victoria.

739. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en sa qualité de locataire exerçant les droits de la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, sous le régime de l'article 222 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement de chemin de fer ou un tronçon de chemin de fer d'un endroit situé sur la ligne mère de son embranchement le long de la levée nord du canal Lachine, à environ 1,940 pieds au nord-ouest du pont tournant de la dite compagnie du chemin de fer Ontario et Québec placé au-dessus du canal Lachine, et allant du dit endroit vers le nord-ouest dans et sur l'immeuble de la *Simplex Railway Appliance Company,* à responsabilité limitée, sur le lot 965 de la paroisse de Lachine, comté de Jacques-Cartier, pour une distance d'environ 1,400 pieds, ainsi qu'il est démontré en rouge au plan et dessin produits devant la Commission.

740. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (*Canada Atlantic*), pour une ordonnance sous le régime de la loi des chemins de fer, changeant de place la traverse de ferme actuellement sur le lot 174, appartenant à la succession d'Etienne Latreille, paroisse de Saint-Polycarpe, P.Q., pour le croisement de la grande route situé à une petite distance à l'ouest de la traverse de ferme.

741. Plainte de la *Truro Condensed Milk Company,* à responsabilité limitée, contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada relativement à ses taux et à son service pour les expéditions de lait.

742. Plainte de MM. Angus McDonald et fils, d'Alexandria, Ont., sous le régime des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, pour des taux de préférence et injustes de transport sur de la houille entre Rouse's-Point, N.-Y., la jonction Cécile, P.Q., et Massena-Springs, N.-Y., et des endroits situés sur le chemin de fer Canada-Atlantique.

743. Plainte de la *Ogilvie Flour Mills Company,* à responsabilité limitée, sous le régime de l'article 315 de la loi des chemins de fer, de taux de préférence réclamés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada pour l'expédition, le

factage et le transport de blé des ports de la baie Georgienne à Montréal, P.Q., pour l'exportation, comparativement aux taux sur le blé apporté à Montréal pour la meunerie à cet endroit.

744. Demande de la ville de Pembroke, Ont., sous le régime de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission en date du 4 juillet 1907, quant au remplissage du pont de chevalets vis-à-vis la ville de Pembroke, Ont.

745. Demande de John Cockburn, de Pembroke, Ont., sous le régime de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission en date du 4 juillet 1907, quant au remplissage du pont de chevalets vis-à-vis la ville de Pembroke, Ont.

746. Demande de la *Pembroke Lumber Company,* sous le régime de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission en date du 4 juillet 1907, quant au remplissage du pont de chevalets vis-à-vis la ville de Pembroke, Ont.

747. Demande de la *Fort-William Terminal Railway and Bridge Company,* pour approbation, du plan, du profile et du livre de renvoi de son tracé en la ville de Fort-William, Ont.

748. Demande de la municipalité de la ville de Fort-William, Ont., sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la *Canadian Northern Railway Company* d'établir et de construire des croisements convenables de grandes routes au-dessus de la voie de la compagnie, où les grandes routes qui suivent croisent le dit chemin de fer *Canadian Northern,* en la ville de Fort-William, savoir: Avenue Neebing, avenue Stanley, avenue Népigon, avenue Crawford, avenue Home, avenue Mountain, rue Amélia, rue Francis, rue Victor, rue Mary, rue Christina, rue Franklin, rue Norah, rue Frederica, rue Gore, et avenue Empire.

749. Demande de la municipalité de la ville de Fort-William, Ont., sous le régime de l'article 262 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la *Canadian Northern Railway Company* d'abandonner l'usage de sa ligne de ceinture le long des rues Arthur et Vickers, en la ville de Fort-William; et de plus prescrivant à la *Canadian Northern Railway Company* d'exploiter tous ses trains sur l'emplacement originaire en droite ligne établi par la *Port Arthur, Duluth and Western Railway Company.*

750. Demande de la municipalité de la ville de Fort-William, Ont., sous le régime de l'article 187 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la *Canadian Northern Railway Company* de transporter sa gare actuelle, à Fort-William, Ont., loin du croisement de l'avenue Victoria et de la rue Vickers, en la dite ville.

751. Demande de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* sous le régime de l'article 222 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement ou des embranchements, avec des tronçons et des voies d'évitement dans le township de Brantford et en la ville de Brantford, comté de Brant, et province de l'Ontario, d'un endroit du lot de la glèbe jusqu'à l'établissement de la *William Buck Stove Company.*

752. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre possession de ces parties du lot n° 50 de la seconde concession du township d'Ancaster, comté de Wentworth, qui appartiennent à Elizabeth Anderson et à Jennie Hammond, telles qu'indiquées au plan soumis avec cette demande, indiquant le détournement projeté du chemin parcouru actuellement et connu sous le nom de *Mohawk Road.*

753. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime de l'article 246 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant le croisement projeté des lignes de transmission de la compagnie requérante au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Cainsville, township de Brantford, comté de Brant, province de l'Ontario.

754. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de construire,

d'entretenir et d'exploiter un embranchement à Red-Deer, Alberta, commençant à un endroit sur les terrains de la gare, 4955-43.5; pour de là aller dans une direction est jusqu'à l'établissement de la *Red Deer Milling and Elevator Company,* distance de 5.5 pieds.

755. Demande d'Alexandre Loiselle, de la ville de Red-Deer, Alberta, marchand, pour une ordonnance sous le régime des articles 119, 184, 190 et 191 de la loi des chemins de fer, 1903, prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'endroit où l'embranchement projeté de la compagnie traverse une grande route publique en la ville de Red-Deer susdite, et où les terrains possédés par lui aboutissent, de rétablir d'aussi près que possible à son état antérieur la dite grande route où la ligne projetée la traverse, ou de la mettre en un état tel que son utilité ne soit pas matériellement atteinte; et pour un ordre prescrivant de plus à la dite compagnie de construire un croisement et une approche au dit croisement de l'un ou de l'autre côté de la voie à l'endroit où la branche projetée croise la dite grande route.

756. Demande de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, sous le régime de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Comission en date du 4 juillet 1907, de façon à régler qu'une partie de la dépense encourue pour la construction d'un passage souterrain pour passer la rue Little Bridge au-dessous de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, placée entre les rues Bridge et Little Bridge, quelque soit l'ouvrage accompli, soit supportée par la municipalité de la ville d'Almonte, Ont.

757. Demande de l'*Ottawa Electric Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance requérant la municipalité du village de Hintonburg, Ont., de supporter une partie des frais de l'élargissement de l'approche de l'extrémité ouest du pont de la rue Somerset, en la ville d'Ottawa.

758. Demande de A. K. S. McA. Robertson, sous le régime de l'article 23 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission, n° 3472, en date du 16 juillt 1907, relativement à la demande de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company.*

759. Demande de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company,* sous le régime de l'article 184 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance donnant la permission de porter et de construire sa voie de chemin de fer, et ses fils de transmission et ses lignes de télégraphe et de téléphone sur la surface et le long de certaines grandes voies existantes en la ville de Chatham et dans la ville de Wallaceburg, et en travers de certaines grandes routes existantes en la ville de Chatham, et dans les townships de Dover et de Chatham.

760. Demande de la *London Street Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission en date du 13 octobre 1904, requérant la compagnie requérante d'installer la moitié d'un système d'enclenchement au croisement existant avec la *P.M.R.R. Company* à la rue South, en la ville de London, Ont.

761. Demande de Robert McVicar, du township de Brooke, comté de Lambton, Ont., pour une ordonnance sous le régime des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, prescrivant à la *Michigan Central Railroad Company* de fournir et de construire des traverses de ferme convenables à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie traverse ses fermes dans la moitié est du lot n° 13, et dans la moitié ouest du lot n° 14, contenant chacune cent acres, et situées toutes deux dans la cinquième concession du township de Brooke, comté de Lambton, province de l'Ontario.

762. Demande de l'*Essex Terminal Railway Company,* sur le régime des articles 29 et 45 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance rescindant trois ordonnances de la Commission en dates respectives du 22 mars 1907, du 5 juin 1906, et du 14 mars 1907, et toutes les autres ordonnances en tant qu'elles peuvent toucher à la compagnie requérante; et dans l'affaire de la demande de la *Essex Terminal Railway Company,* pour une ordonnance sous le régime de l'article 26 de la loi des chemins de fer, prescrivant à la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* d'enlever

immédiatement les rails posés par elle sur le chemin de gravier à l'endroit où la compagnie requérante se propose de le traverser; ou, dans l'alternative, pour une ordonnance, sous le régime de l'article 237 pour permettre un croisement de niveau par la compagnie du chemin de fer sur le dit chemin de gravier, autrement connu sous le nom de chemin *Talbot and Windsor*, dans le township de Sandwich-ouest.

763. Plainte de C. E. Taylor, de la ville d'Essex, Ont., contre la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company.*

La commission va s'enquérir de l'affaire qui donne lieu à la plainte de M. Taylor du 5 septembre 1907, et de l'autorité que peut avoir la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* d'exploiter son chemin de fer et de transporter de la force électrique le long des rues de la ville d'Essex, Ont.; et des précautions qu'il faut prendre pour la sûreté du public par suite de la construction et de l'exploitation du chemin de fer et du transport de la force électrique le long de la rue ou des rues en question; et de la protection qu'il faut adopter pour empêcher le contact d'autres fils avec ceux de la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* sur la dite rue ou sur les dites rues, et des dommages qui peuvent en résulter pour les personnes ou pour les biens, et par qui doivent être défrayées les dépenses de ces installations.

764. Demande de la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company,* sous le régime de l'article 159 de la loi des chemins de fer, pour approbation, ratification et confirmation de la construction du chemin de fer de la requérante, y compris l'érection des poteaux et des fils s'y rattachant, et l'approbation de l'emplacement du chemin de fer et des poteaux et fils entre Windsor et Leamington, le long de la route et sur la route approuvée, sanctionnée et autorisée par le ministre des Chemins de fer et par la Commission entre Windsor et Leamington, et pour permission à la compagnie requérante d'exploiter son chemin de fer et ses communications téléphoniques y rattachées, sur la surface, le long et en travers des grandes routes entre les dits points terminaux, où le chemin, les poteaux ou les fils sont en train de se construire ou de s'ériger.

765. Demande de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company,* sous le régime des articles 237 et 247 de la loi des chemins de fer, pour permission de porter et de construire sa voie de chemin de fer et ses lignes d'énergie électrique, de télégraphe et de téléphone en travers, le long et sur la surface de la voie de la *Père Marquette Railroad Company,* sur la ligne de ville entre les townships de Harwich et de Raleigh, dans le comté de Kent, province de l'Ontario.

766. Demande de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company,* sous le régime des articles 237 et 247 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance établissant l'échange des marchandises entre la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company* et la *P.M.R.R. Company,* en la ville de Chatham, dans le comté de Kent, Ontario, et réglementant les taux à réclamer pour ces opérations de la part des chemins de fer respectivement intéressés.

767. Demande de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company,* sous le régime des articles 284 et 317 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance établissant l'"échange des marchandises entre la compagnie requérante et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en la ville de Chatham, comté de Kent, province de l'Ontario, et réglementant les taux à percevoir par chacun des chemins de fer respectivement intéressés.

768. Demande de l'*Essex Terminal Railway Company,* sous le régime de l'article 229 de la loi des chemins de fer, pour permission de placer sa voie en travers de la voie de la *Ontario and Quebec Railway Company* (exploitée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien) à niveau; et de relier sa ligne à la voie de la *Ontario and Quebec Railway Company* à un endroit de la deuxième concession du township de Sandwich-ouest, comté d'Essex, Ont.

769. Demande du conseil municipal du township d'Elkfrid, comté de Middlesex, province de l'Ontario, sous le régime de l'article 197 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant le caractère du travail prévu par le rapport fait par

Georges A. McGubbin, arpenteur géomètre de l'Ontario, et ingénieur, relativement à l'égout présentement cité sous l'appellation de "McCugan-Currie drain", lequel est un égout qu'il est projeté de construire sous le régime de la loi de drainage municipal, dans le dit township, et à la réparation ou à l'amélioration d'un égout connu sous l'appellation de "Currie drain", dans le dit township d'Elkfrid, les dites construction, réparations et améliorations devant être exécutées sous l'empire de la loi de drainage municipal de l'Ontario, et de plus approuvant les devis et les plans pour la construction, les réparations et les améliorations des dits égouts le long, au-dessous et en travers du chemin de fer (ci-devant connu sous le nom de *Great Western Railway* et exploité par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et les terrains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

770. Demande du township de Raleigh, sous le régime de l'article 251 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire certains ouvrages connus sous le nom des "Pike Drainage Works", en travers de l'emplacement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, dans le township de Raleigh, comté de Kent, et province de l'Ontario.

771. Demande de la *Great Northern Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, relativement au partage des taux sur la houille de Duluth à Winnipeg entre la *Great Northern Railway Company,* et la *Canadian Northern Railway Company.*

772. Demande de la *Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance déterminant les termes et conditions, et en particulier un taux auquel peut s'opérer un échange du trafic entre la compagnie requérante et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Brandon, Man.

773. Demande de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre plus d'espace dans une partie du quart sud-est de la section 10, et du quart nord-est de la section 3, township 16, district de New-Westminster, Colombie-Britannique, qu'il n'en est démontré sur les plans de la dite compagnie de chemin de fer, sur la ligne de son embranchement d'Abbottsford à Huntingdon, tel qu'il lui en est accordé par la Commission des chemins de fer du Canada.

774. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter une autre voie ferrée sur l'avenue Ferguson, en la ville de Hamilton, Ontario, commençant à un endroit de l'avenue Ferguson, à environ 150 pieds au sud de la rue Barton et allant de là vers le nord le long de l'avenue Ferguson, et traversant la rue Barton, et la voie du *Hamilton Street Railway* posée sur la rue Barton jusqu'à l'immeuble de la compagnie requérante au nord de la rue Murray, avec deux embranchements de chemin de fer et des tronçons qui s'en détachent, le tronçon n° 1 s'étendant d'un endroit situé sur le dit embranchement, au nord de la rue Barton; de là allant dans une direction nord-ouest le long, sur la surface et en travers de l'avenue Ferguson, et des lots 100, 98, une ruelle, et des lots 91, 92 et 93 à l'ouest de l'avenue Ferguson, et au nord de la rue Barton; distance totale de 577 pieds plus ou moins jusqu'au coin de la rue Murray et de la rue Elgin, et le tronçon n° 2 s'étendant vers le nord d'un endroit du n° 1. sur l'avenue Ferguson, à une distance de 345 pieds jusqu'au coin de la rue Murray.

775. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de traverser avec sa voie additionnelle l'avenue Ferguson en la ville de Hamilton, Ont., les deux rails du *Hamilton Street Railway,* sur la rue Barton, à l'endroit où ils sont croisés par l'avenue Ferguson.

776. Demande de la ville de Hamilton, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance autorisant la construction d'égouts en la ville de Hamilton, en dessous des voies de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* rue Trolley, au croisement du tronçon de la voie du Toronto, Hamilton et Buffalo.

777. Demande de la ville de Hamilton, sous le régime de l'article 26 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance contraignant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de parfaire sans délai un pont pour transporter la ligne de la rue Ferrie, en la ville de Hamilton, au-dessus de la ligne et des rails de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à cet endroit.

778. Demande de la ville de Hamilton, sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance autorisant la construction de la rue Trolley, étant l'allocation originaire pour un chemin entre les lots 6 et 7 dans le township de Barton, actuellement en la ville de Hamilton, en travers du tronçon de la ligne du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, de niveau.

779. Demande de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* sous le régime des articles 235 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de traverser, dans la cité de Hamilton, au moyen d'un embranchement de leur chemin de fer connu sous le nom d'embranchement Westinghouse, dans et par une ordonnance n° 3231 de la Commission en date du 27 juillet 1907, dont la construction, l'entretien et l'exploitation par les requérants sont autorisées, les grandes routes qui suivent, savoir: les rues Avondale, Trolley, Agnès, Lottridge, Emily et Ruth.

780. Demande de la Chambre de Commerce de Galt, sous le régime de l'article 228 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant des échanges de facilités de communication entre la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, la Compagnie du Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer urbain de Galt, Preston et Hespeler, à Galt, Ontario—ces facilités devant comprendre les villes de Berlin, de Waterloo, de Preston et de Hespeler.

781. Dans l'affaire de la demande de la *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company,* sous le régime des articles 158 et 159 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance sanctionnant les plans, le profil, et les livres de renvoi qui indiquent la ligne projetée de la compagnie en la ville de Brantford du cinquante-sixième mille et quart, au cinquante-huitième mille et deux centimètres de mille.

782. Demande de Eli Van Allen, de la ville de Hamilton, Ontario, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission du 1er septembre 1905, qui autorisait la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company* à construire sa voie de chemin de fer sur la surface et au-dessus de certaines rues et grandes voies de la ville de Hamilton, Ontario, et reconsidérant le cas soumis; et pour une ordonnance intérimaire requérant la dite compagnie de fer de suspendre tous travaux dans les dites rues en attendant l'ordonnance de la Commission; ou pour toute autre ordonnance que la Commission pourra estimer juste.

783. Demande de Eli Van Allen, de la ville de Hamilton, Ontario, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission en date du 1er septembre 1905, qui autorisait la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company* à construire et à exploiter son chemin de fer sur la surface et au-dessus de certaines rues de la ville de Hamilton, Ontario, et reconsidérant le cas, et pour une ordonnance intérimaire requérant la dite compagnie de chemin de suspendre tous travaux dans les dites rues en attendant l'ordonnance de la Commission, et pour toutes autres ordonnances que la Commission estimera justes.

784. Demande de la *Guelph and Goderich Railway Company,* sous le régime de l'article 176 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance permettant à la requérante de prendre possession, d'assumer l'usage et l'occupation des terrains et dépendances de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, ou la proportion qu'il en peut falloir, sis et situés entre les terres et constructions de la *Goderich Elevator and Transit Company,* à responsabilité limitée, en la ville de Goderich, et le chemin de fer de la compagnie requérante, exploité par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, tel qu'indiqués au plan annexé marqué "A", étant une partie de la côte qui existe sur le front de la ville de Goderich, dans unemesure qui permettra à la compagnie requérante d'installer et d'établir en travers des trois pieds du terrain et de la voie du Grand-Tronc, un pont, transbordeur de grain, ou d'autres moyens de

transporter le grain de l'élévateur de la dite *Goderich Elevator and Transit Company,* à responsabilité limitée et au chemin de fer de la requérante et aux wagons de la dite Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le chemin de fer de la requérante.

Et pour une ordonnance de la Commission sous le régime de l'article 284 de la loi des chemins de fer, et de ses paragraphes, spécifiant les ouvrages et appareils à être construits et exécutés pour la dite fin, et donnant à la demande de la dite *Goderich Elevator and Transit Company,* à responsabilité limitée, soumise avec les présentes pour la construction d'un embranchement ou d'autres ouvrages, ou de moyens convenables de se raccorder avec le dit élévateur, qui permettent à la dite compagnie d'élévateur d'obtenir des facilités de chemin de fer pour ses affaires avec la compagnie requérante et ses locataires.

785. Demande de la *Brantford & Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime des articles 235 et 243 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant les plans et profils du chemin de Brantford et du chemin du croisement par la compagnie requirante macadamisé, au Village d'Ancaster-Station 346, 83—349.22.

786. Plainte de la *Canadian Manufacturers' Association,* de la *Huntsville Lumber Company* et d'autres, sous le régime des articles 252, 253 et 254 de la loi des chemins de fer, 1903, contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, au sujet des accusations d'échanges de facilités de communications à Toronto, Ontario.

787. Plainte de MM. Leak & Co., de Toronto, Ontario, au sujet des accusations d'échanges de facilités de communication du chemin de fer Grand-Tronc, à Toronto.

788. Plainte de la *W. Booth Lumber Company,* à responsabilité limitée, de Toronto, Ontario, au sujet des accusations des échanges de facilité de communication du chemin de fer Grand-Tronc à Toronto.

789. Plainte de la *Boake Manufacturing Company,* à responsabilité limitée, de Toronto, au sujet des échanges de facilités de communication du chemin de fer Grand-Tronc à Toronto.

790. Plainte de W. J. Lovering, marchand de bois de Toronto, au sujet des échanges de facilités de communications du chemin de fer Grand-Tronc à Toronto.

791. Plainte de la *Graham Company,* de Belleville, contre la *Canadian Freight Association,* relativement aux questions qui suivent:—(1) Chauffage de wagons à fruits (2) Refroidissement des wagons à fruits et fourniture de la glace pour cette fin; (3) Privilèges d'arrêt pour les expéditeurs de pommes en transit; (4) Responsabilité des compagnies de chemins de fer pour les dommages subis par les fruits en transit.

Relativement à la plainte ci-dessus a été entendue la plainte de E. D. Smith, de Winona, Ontario, contre la circulaire conjointe du *Brandon, Saskatchewan and Hudson's Bay Railway,* du *Canadian Northern Railway,* du chemin de fer Pacifique-Canadien, et du *Midland Railway* du Manitoba, expédiée de Winnipeg par F. W. Peters, le 7 octobre 1907, aux expéditeurs et aux consignataires au sujet de la manutention des pommes.

792. Plainte de la *Dominion Millers' Association,* au sujet du retard aux expéditions de blé de Fort-William, Ontario, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

793. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour une ordonnance prescrivant que le 12e jour de décembre 1905, et à compter de cette date, des gardiens de jour et de nuit soient placés au croisement du Grand-Tronc par le *Berlin and Waterloo Street Railway* à la rue King, en la ville de Berlin, Ontario, autorisé par le comité des chemins de fer du Conseil privé le 10 octobre 1895, et que la Compagnie dite *Berlin and Waterloo Street Railway* supporte toute augmentation du coût de l'opération des précautions de protection au dit croisement avant qu'il n'y ait eu usage du croisement par les voitures électriques de la dite *Berlin and Waterloo Street Railway Company.*

794. Demande de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de placer sa voie en travers de la rue Winchester, à Toronto, au niveau des rails.

795. Demande de la municipalité de la ville de Brampton, Ontario, sous le régime de l'article 250 de la loi des chemins de fer, pour permission de poser des tuyaux d'égout sous la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Queen, en la ville de Brampton, Ontario.

796. Demande de la municipalité de la ville de Brampton, Ontario, sous le régime de l'article 250 de la loi des chemins de fer, pour permission à la requérante de poser un tuyau d'égout de 10 pouces sous le voie du Grand-Tronc au village de Brampton, Ontario.

797. Demande de la *Cataract Electric Company,* sous le régime de l'article 194 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de placer ses fils métalliques au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin de la ville, en la ville d'Orangeville, province de l'Ontario.

798. Demande de la *Cataract Electric Company,* à responsabilité limitée, sous le régime de l'article 194 de la loi des chemins de fer, 1903, pour permission de transporter, de placer et d'entretenir ses fils métalliques en travers de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le township de Caledon, province de l'Ontario.

799. Plainte de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet des signaux qui existent à l'endroit où le chemin de fer Pacifique-Canadien croise le Grand-Tronc, à l'ouest de Woodstock, Ontario.

800. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant la nouvelle disposition des voies du Pacifique-Canadien, et du *Toronto Belt Line Railway,* et l'installation d'un losange régulier, au croisement, au niveau des rails de la voie de la compagnie requérante, par celle de la *Toronto Belt Line Company* (louée et exploitée par le chemin de fer Grand-Tronc) sur l'amélioration du Don, en la ville de Toronto, et pour une ordonnance prescrivant le paiement par le chemin de fer de ceinture de Toronto, à la compagnie requérante, certains gages payés par la compagnie requérante pour ouvrages faits à la nouvelle disposition de la dite voie, et pour l'installation du dit losange.

801. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre par voie d'expropriation d'autres terrains appartenant à Robert Gordon, de Renfrew, Ontario.

802. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre possession de certains autres terrains faisant partie du lot 5, première concession, township de Blenheim, comté d'Oxford, province de l'Ontario.

803. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire du *Guelph & Goderich Railway,* sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre par voie d'expropriation la moitié est du lot 1049, appartenant à Evangeline Hawley, de la ville de Goderich, Ontario.

804. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire de la *Walkerville and Lucknow Railway Company,* pour permission de prendre par voie d'expropriation d'autres terrains requis pour une fosse a ballast, lots 28 et 27, concession 1, township sud de Glenelg, appartenant à John McArthur.

805. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour approbation du croisement du chemin de fer urbain de Brantford, près du Parc Mohawk, township de Brantford, Ontario.

806. Demande de la *Canadian Northern Railway Company,* sous le régime de l'article 48 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission, n° 358, en date du 18 juillet 1905, approuvant et sanctionnant le tracé de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement Wol-

seley-Reston) en ce qu'elle touche au terrain couvert par l'embranchement Hartney-Régina de la compagnie requérante.

807. Demande de la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company,* sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la *Rutland Railroad Company* de changer les aiguillages existant à ou près la jonction de ses voies avec celles de la compagnie requérante et celles de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à la jonction Noyan, province de Québce, en transportant l'un des dits aiguillages à un endroit situé à environ 500 pieds, et en ajoutant un aiguillage " Hayes " sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-tronc du Canada.

808. Demande de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de placer ses rails au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (division Pleasant-Hills), section 27, township 29, rang 22, ouest du 2e méridien, district d'Assiboïa, province de la Saskatchewan.

809. Demande d'Alexandre Pilon, de Casselman, Ontario, pour une ordonnance prescrivant à la *Canada Atlantic Railway Company* (chemin de fer Grand-Tronc) d'établir et de construire un embranchement ou une voie d'évitement de 340 pieds de longueur du côté nord de sa ligne mère, à un endroit qui se trouve à trois milles à l'ouest du village de Casselman, Ontario.

810. Demande de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre par voie d'expropriation d'autres terrains requis par la compagnie requérante à travers une partie des lots 17-16, 25, 440, 15, 24, 23, groupe 2, district de New-Westminster, pour les fins de détourner le chemin de la rivière, en la municipalité de Delta, C.-B.

811. Demande de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, sous le régime des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance autorisant la compagnie requérante à construire, à entretenir et à exploiter un embranchement de chemin de fer ou un tronçon d'un endroit situé sur la voie sise au point le plus au sud au nord-ouest de sa cour à bestiaux, sur le chemin de Richmond, en la ville d'Ottawa, Ontario, situé à environ 340 pieds au nord-ouest et vers l'est, traversant son terrain de gare en travers de l'immeuble de William J. Campbell, et en travers d'une voie du chemin de fer Grand-Tronc du côté nord-ouest du dit chemin de Richmond, et allant jusqu'à l'immeuble de M. W. J. Campbell, de façon à faire un raccordement avec un tronçon de la dite Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur l'immeuble du dit William J. Campbell, sur une longueur totale de 570 pieds.

812. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, division du Canada-Atlantique), sous le régime des articles 22 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire, d'entretenir et d'exploiter un embranchement de chemin de fer ou une voie de garage, s'étendant d'un endroit situé sur la voie de chemin de fer de la compagnie requérante sur le chemin de Richmond, en la ville d'Ottawa, Ontario, et de là allant vers le nord-ouest à travers parties des lots 38 et 39, concession "A", township de Nepean, maintenant compris, dans la ville-d'Ottawa, jusqu'à l'établissement de W. J. Campbell, et marqué "garage projeté n° 2" au plan, profil et livre de renvoi produits devant la Commission.

813. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 284 et 317 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance prescrivant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de recevoir les wagons à voyageurs et à marchandises de la compagnie requérante et de délivrer ces wagons à la compagnie requérante à l'endroit où se fait le raccordement de la voie de la *Ottawa Northern and Western Railway Company* (louée à la compagnie requérante) avec la voie de la *Canada Atlantic Railway Company* (louée à la Compa-

gnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada) près du pont des Sapeurs, en la ville d'Ottawa, Ontario.

814. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire du chemin de fer dit *Georgian Bay and Seaboard,* sous le régime de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour une ordonnance lui permettant d'établir, d'entretenir et d'exploiter un croisement de la voie du tronçon de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à une glacière située près de la ville d'Orillia, sur la rive du lac Couchiching, dans le township d'Orillia-sud, au parcours en milles 29 du tracé de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company.*

815. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire un embranchement à ou près la ville de Saint-Lambert, P.-Q., entre le deuxième et le quatrième district de chemin de fer, cet embranchement de raccordement s'étendant d'un endroit situé sur son chemin de fer de Montréal à Rouse's-Point, sur le lot 239 de la ville de Saint-Lambert; de là, allant vers le nord-est, et traversant l'avenue Victoria, Saint-Lambert, chemin public connu sous le nom de Petite rue, chemin Charles, ou chemin Côte Noire, et le lot 246 de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, jusqu'à un endroit situé sur son chemin de fer qui va de Montréal à Portland, sur le dit lot 246.

816. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre possession de certains terrains à la gare de Saint-Hubert, appartenant à Joseph Charron, lot 32, côté nord-est du chemin de Chambly, sur lesquels elle puisse construire et placer la présente gare des voyageurs à cet endroit.

817. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 167 de la loi des chemins de fer, pour approbation du plan, du profil et du livre de renvoi d'une nouvelle tête de ligne à marchandises que la compagnie requérante se propose de construire à ou près Saint-Lambert, en la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, comté de Chambly, province de Québec.

818. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 168 de la loi des chemins de fer, pour permission de prendre possession de certains autres terrains à Saint-Antoine de Longueuil, dans le comté de Chambly, pour les fins de la compagnie requérante.

819. Demande de la *Montreal and Southern Counties Railway Company,* sous le régime des articles 157 et 158 de la loi des chemins de fer, pour approbation d'un croisement de chemin public en la ville de Saint-Lambert, P.Q.

820. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser au moyen de deux voies allant de la ligne mère à Turcot à ses nouvelles cours à marchandises et à ses établissements de tête de ligne à Turcot, la voie du *Montreal Park and Island Railway Company,* à deux endroits différents, savoir: près des extrémités est et ouest des dites cours à marchandises.

821. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sous le régime des articles 221, 222, 227 et 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de construire des voies de service en la ville de Montréal.

1. Pour les établissements de Shearer, Brown et Wallace, traversant les rues St-Patrick et Island;

2. Pour les établissements de la *Sherman-Williams Paint Company,* traversant la rue St-Patrick et se raccordant au tronçon de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

822. Demande d'approbation des tarifs des taux des compagnies de messageries, conformément aux dispositions de l'article 348 de la loi des chemins de fer.

823. Demande de la Chambre de Commerce de Portage-la-Prairie, dans la province du Manitoba, sous le régime de l'article 323 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance rejetant les tarifs spéciaux de transport des marchandises de la Compa-

gnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, nos W-1000, C.R.C. 644 et W-1000 C.R.C. 652, comme étant illégaux. La plainte des Chambre de Commerce de Winnipeg et d'autres lieux, des corps commerciaux et des expéditeurs s'opposant aux nouveaux tariis récemment mis en vigueur par la Compagnie d uchemin de fer Pacifique-Canadien dans l'ouest du Canada, pour tenir lieu du tarif dit "traders" antérieurement existant.

824. Dans l'affaire du transport de la poste et des voyageurs entre les trains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et ceux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Brockville, dans la province de l'Ontario, ainsi que le requiert une ordonnance de la Commission n° 4124, en date du 10 décembre 1907.

825. Demande de la *Brunette Sawmill Company,* à responsabilité limitée, pour une ordonnance changeant le plan du tracé de la *Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company,* pour traverser les lots 1 et 2, du bloc suburbain 1, et les lots 4, 5 et 7 du bloc suburbain 8, en la ville de New-Westminster, en la province de la Colombie-Britannique.

826. Demande de la ville de Thorold pour une ordonnance sous le régime de l'article 250 de la loi des chemins de fer, pour permission à la municipalité de poser ses tuyaux à eau sous la voie du chemin de fer dit *Toronto, Niagara and St-Catharines,* dans la dite ville.

827. Demande de la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company,* pour approbation de son tracé modifié à travers la ville de Hamilton.

828. Demande de la municipalité du village de Papineauville, P.Q., pour permission de construire une rue traversant la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le dit village.

829. Demande du chemin de fer électrique de Brantford et Hamilton, sous le régime de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance afin de changer ou modifier une ordonnance de la Commission n° 4165, en date du 20 décembre 1907, approuvant le tracé du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, en la ville de Brantford.

830. Demande de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance autorisant le détournement du chemin de Montréal et Ottawa dans le township de Clarence, comté de Russell, à 37-13 milles de Hawkesbury.

831. Demande de la *Canadian Northern Railway Company* pour permission de prendre possession d'une partie de la moitié est du lot 33 du township de Clarence, comté de Russell.

832. Demande du chemin de fer de Mount-McKay et Kakabeka-Falls, sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser la voie du chemin de fer *Grand Trunk Pacific* à la rue Yonge et à la rue Montréal, en la ville de Fort-William, Ontario.

833. Demande du chemin de fer de Mount-McKay et Kakabeka-Falls, sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser la voie du chemin de fer *Canadian Northern* à la rue Francis, en la ville de Fort-William, Ontario.

834. Demande du chemin de fer de Mount-McKay et Kakabeka-Falls, sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue McTavish, en la ville de Fort-William, Ontario.

835. Demande de la *Mount-McKay and Kakabeka Falls Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Yonge, en la ville de Fort-William, Ontario.

836. Demande de la *Mount McKay and Kakabeka Falls Railway Company,* sous le régime de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour permission de croiser la

voie du chemin de fer *Canadian Northern* à la rue Yonge, en la ville de Fort-William, Ontario.

837. Demande de la *Brantford and Hamilton Electric Company* pour une ordonnance, sous le régime des articles 227 et 226 de la loi des chemins de fer, approuvant le croisement projeté du chemin de fer de la requérante au-dessus de la division Tilsonburg de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en la ville de Brantford, et aussi approuvant le croisement projeté de l'énergie électrique de la requérante et des fils métalliques de conduite et de fourniture d'électricité de la requérante au-dessus de la dite division de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au point où se rejoignent les deux voies ci-dessus dénommées en la ville de Brantford. (Ajournée *sine die.*)

838. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en qualité de locataire de la *Ontario and Quebec Railway Company* et en exerçant les droits, pour une ordonnance sous le régime des articles 221 et 223 et des articles de 235 à 237 de la loi des chemins de fer, pour construire, entretenir et exploiter un embranchement de chemin de fer ou un rameau en la paroisse de Lachine, comté de Jacques-Cartier, et province de Québec, d'un endroit situé sur la ligne de centre de la branche de la rive sud du canal Lachine du dit chemin de fer, à environ 2,000 pieds au nord-est de l'écluse supérieure de la dite branche près des hautes terres (Highlands), et allant de là vers l'est et le nord-est en travers d'un chemin public jusqu'à l'établissement de la *Standard Paint Company of Canada,* à responsabilité limitée, situé sur le lot 954 de la dite paroisse de Lachine, sur une distance totale d'environ 580 pieds, ainsi que la chose est indiquée en rouge dans le plan avec profil et est décrite au livre de renvoi expédié en double conformément aux dispositions des dits articles.

839. Demande de la *Bell Telephone Company of Canada* pour approbation d'un contrat conclu entre la compagnie de téléphone et la *Windsor Hotel Company,* de Montréal, P.Q., au sujet des taux de téléphone.

840. Demande de la *Bell Telephone Company of Canada,* sous le régime de l'article 259 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance modifiant les tarifs communs pour le service des téléphones fournis par la requérante conjointement avec la Compagnie Américaine de Téléphone et de Télégraphe, en en éliminant tous les taux ou taxes pour service connus sous le nom de "taux du jour", et établissant qu'ils seront en effet durant les vingt-quatre heures de chaque jour.

841. Plainte du docteur Charette, maire de Notre-Dame des Neiges, de l'omission de la part de la *Montreal Park and Island Railway Company* de produire des tarifs réguliers des voyageurs et d'en recevoir l'approbation de la Commission, et alléguant que le *Montreal Park and Island Railway Company* réclame des taux pour les voyageurs de cinq cents par personne d'endroits de la ville de Montréal à l'avenue Bellingham, et un taux additionnel de dix cents par personne de l'avenue Bellingham à la Côte des Neiges, tandis qu'antérieurement elle vendait des billets au taux de six pour 25 cents pour transport à Notre-Dame des Neiges.

842. Demande de la *Walkerton and Lucknow Railway Company,* sous le régime de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour permission de porter sa ligne de chemin de fer à travers les rues et les grandes routes qui suivent de la ville de Durham, comté de Grey, dans la province de l'Ontario, savoir: les rues du Collège, Bruce, Countess, Garafraxa, Elgin, Kincardine et Rock.

N.B.—La demande de la ville de Durham au sujet de la construction de barrières pour la protection de ces passages sera entendue concurremment avec celle-ci.

843. Plainte de M. Frank A. Cutting, de Boston, Massachusetts, concernant les prix exigés par la Compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport de l'écorce de pruche entre certains endroits sur sa division de l'Atlantique, dans le Nouveau-Brunswick, et Boston, Mass.

844. Demande de la mucipalité de la ville de Peterborough, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer pour l'autoriser à ouvrir un chemin public comme un prolongement de la rue George, autre chemin public existant dans la ville de Peter-

borough, et qui doit traverser la ligne de la division du chemin de fer Grand-Tronc du Canada appelée la ligne de la Grande-Jonction, dans la ville de Peterborough. Peterborough.

845. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada pour se faire autoriser à construire, entretenir et exploiter un embranchement de chemin de fer entre un endroit sur le réseau de chemin de fer de la compagnie requérante, au sud de la rue Rink, dans la ville de Peterborough, dans la province d'Ontario, de là vers le nord en traversant la rue Rink et les lots portant les numéros 9, 10, 11, 12, 6, 7 et 8 au nord de la rue Rink et au sud de la rue Townsend, la rue Aylmer et la rue Townsend, les lots portant les n°s 7, 6 et 5 au nord de la rue Townsend, les lots portant les n°s 5, 3, 2 et 1 au sud de la rue Wolfe et la rue George, jusqu'à l'établissement industriel et de fabrication de la Compagnie George Matthews, à responsabilité limitée, de Peterborough.

846. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu des articles 222 et 237 de la loi des chemins de fer, pour se faire autoriser à construire, maintenir et exploiter deux embranchements de chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne de la compagnie requérante dans la rue Bethune, dans la ville de Peterborough.

L'un traversant la rue Bethune jusqu'au lot n° 9 au nord de la rue Dalhousie, et le deuxième, traversant la rue Bethune jusqu'au lot n° 9 au nord de la rue Wolfe, dans la dite ville de Peterborough.

847. Demande de la municipalité de la ville de Peterborough, en vertu des articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer, ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de pourvoir à la protection et à l'entretien du chemin public au passage du dit chemin de fer au niveau de la rue Aylmre, dans la ville de Peterborough.

848. Demande de la municipalité de la ville de Peterborough, en vertu des articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer pour forcer la Compagnie du chemin du Grand-Tronc du Canada à protéger le passage du dit chemin de fer à niveau de la rue Reid, dans la ville de Peterborough.

849. Demande de la Compagnie du chemin de fer *Peterborough Radial*, à Peterborough, Ontario, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, pour obtenir un décret modifiant l'article 7 du décret de la Commission en date du 16 juin 1904, permettant que les aiguillages au croisement des voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Lock, dans la ville de Peterborough, soient placés à cinquante pieds de distance de chaque côté du croisement au lieu de cent pieds, tel que prévu par le dit article.

N.B.—La plainte de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada au sujet de la barrière de protection sur la rue Charlotte et sur la rue Water, dans la ville de Peterborough, sera entendue concurremment avec la présente demande.

850. Demande de la municipalité de la ville de Waterloo, Ontario, d'une ordonnance en vertu des articles 30 et 32 abrogeant, révoquant ou modifiant un décret du comité des chemins de fer du Conseil privé, en date du 27 septembre 1907, et ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de protéger par une barrière ou autrement le passage de la rue King, à Waterloo, Ontario.

851. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 186 de la loi des chemins de fer, 1903, pour se faire autoriser à passer son embranchement de Sudbury-Kleinburg à l'intersection de plusieurs rues de la ville de Vespra, dans le comté de Simcoe.

852. Demande de la municipalité de la ville de Hamilton d'une ordonnance en vertu de la loi des chemins de ferobligeant la Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo d'ériger et construire un pont public convenable au-dessus des voies de la compagnie à l'intersection de la ligne de la compagnie à la rue Garth, en la cité de Hamilton.

853. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en sa qualité de locataire du chemin de fer Toronto-Grey-Bruce, pour l'émission d'une ordon-

nance, en vertu de l'article 327 de la loi des chemins de fer, l'autorisant à faire passer son terrassement corrigé à l'intersection des terrains affectés aux chemins publics entre les lots 10 et 11, 8e concession du township de Vaughan, dans le comté d'York, au mlile 12.55.

854. Demande d'une autorisation, de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour passer son embranchement, à la voie qui s'écarte du vingtième district du chemin de fer de la compagnie requérante, à l'intersection de l'embranchement du chemin de fer Canada-Southern, dans la cour sud de la compagnie, à Fort-Erié, Ont.

855. La municipalité de la cité de Toronto, en vert udes articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer, demande un décret ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de fournir et maintenir des barrièrse et un gardien au passage des voies de la division nord de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada au niveau de la rue Bloor-ouest.

856. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario demande une oronnance, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour prendre possession des terrains suivants:

1. Cette partie de la promenade du Parc située sur le lot 19, concession 2, F.B., dans le township et le comté d'York, sis à l'est de la limite ouest de l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer de Ceinture de Toronto et s'étendant jusqu'à sa jonction avec la déviation de l'avenue Bayview.

2. Cette partie de l'avenue Bayview s'étendant à partir d'un point à 33 (trente-trois) pieds au sud de la limite nord de la cité de Toronto jusqu'à la jonction avec la déviation de l'avenue Bayview sur le lot 20 de la dite concession; toute la déviation de l'avenue Bayview telle que tracée sur les lots 20, 19 et 18 de la dite concession, et environ quatre cent-cinquante-neuf pieds huit dixièmes de l'avenue Bayview, mesurés vers le nord à partir de la limite sud de la déviation de l'avenue Bayview, à sa jonction avec l'avenue Bayview près de la limite entre les lots 18 et 19 de la dite concession.

3. Un chemin de convention en la cité de Toronto sur les lots 15 et 16, concession 2, F.B, dans le township et comté susmentionnés, s'étendant au nord de la rue Winchester près du passage inférieur du Pacifique-Canadien jusqu'à la limite de l'avenue Bayview, susmentionnée, pour y substituer un chemin public de la largeur de 66 (soixante-six) pieds s'étendant de l'extrême limite nord de cette partie de l'avenue Bayview, qu'il est ici question de fermer, jusqu'à la limite nord de la promenade du Parc susmentionnée, passant à l'ouest et sous la voie du chemin de fer de ceinture de Toronto, et un chemin public s'étendant de la limite sud de la promenade du Parc susdite à travers les lots 19 et 20, concession 2, et le lot 16, concession 1, F.B., à la jonction de la promenade du ravin de Rosedale.

857. Demande de Jane Prittie de modifier ou rescinder le décret n° 2336 de la Commission, datée du 12 décembre 1906, autorisant la construction et l'exploitation d'un embranchement de chemin de fer dans la ville de Toronto-Junction jusqu'au parc de la compagnie des parcs à bestiaux dite *Unio nStock Yards, Limited.*

858. Demande par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu des articles 242 et 257 de la loi des chemins de fer, d'un décret approuvant le projet d'un pont et de ses approches au-dessus du chemin public appelé le chemin de Watertown, sur le lot 12, 1ère concession, dans le township de Flamboro'-est, dans la province d'Ontario.

859. Demande de la municipalité de la ville d'Ingersoll pour la protection de la rue Thames dans la dite ville, et partout où les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et de la Compagnie du Pacifique-Canadien traversent cette rue.

860. Demande de la municipalité de la cité de Chatham, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de construire et maintenir une ou des barrières convenables

aux passages du dit chemin de fer au niveau des rues Wellington et Centre, en la dite cité de Chatham, et des sonneries électriques ou autre signal d'avertissement automatique au passage du dit chemin de fer dans les rues Princess, Colborne, Jeffrey, West, et Lacroix, et de plus lui enjoignant de pos etrun gardien à chacun des passages du dit chemin de fer déjà munis de barrières de protection, nommément sur les rues King, Adelaïde, William et Queen, et aussi aux dits passages des rues Wellington et phone Bell et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

ANNEXE D.

SOMMAIRE DES PRINCIPALES DECISIONS DE LA COMMISSION DU 1ER FEVRIER 1904 AU 31 MARS 1908.

N° 6.—Les villes de Port-Arthur et Fort-William contre la Compagnie de téléphone Bell et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les municipalités de ces deux villes possédaient et exploitaient ensemble un service de téléphone dans leurs limites, et s'adressèrent à la Commission en vertu de l'article 193 de la loi des chemins de fer, 1903, pour obteni rune ordonnance enjoignatn à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de leur permettre de poser leurs appareils téléphoniques sur les terrains et dans les stations de la compagnie afin de les raccorder avec le service municipal.

Antérieurement à la promulgation de l'art. 193, c'est-à-dire en mai 1902, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de téléphone Bell avaient conclu une convention en vertu de laquelle cette dernière, pour bonne et valable compensation, obtint pour une période de dix ans le privilège exclusif de poser des instruments, des appareils et des fils téléphoniques dans les stations et les bureaux, et sur les propriétés de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, partout où la compagnie de téléphone avait déjà son installation ou pourrait l'établir pendant la durée du marché.

Audition à Ottawa, les 16 et 29 février 1904.

Jugement de la Commission, le 15 mars 1904.

Maintenu par Blair, président de la Commission (3, Cau. des chemins de fer Can. p. 205) : Que le dit contrat est valide, et n'est pas et ne peut pas être annulé à titre de restriction au commerce et d'infraction à l'ordre public, et qu'une ordonnance en vertu de l'art. 193 devrait prescrire le paiement d'une compensation, à des conditions équitables, pour tous les droits légitimes et intérêts qu'il affecte d'une façon préjudiciable.

Par Bernier, vice-président de la Commission: Bien que l'entente soit valide et qu'en conséquence une indemnité doit être payée, la question d'indemnisation doit être réservée pour plus tard et déterminée après avoir entendu les prétentions du Pacifique-Canadien ou de tout autre chemin de fer à l'appui d'une réclamation en dom mages.

Par Mills, commissaire: Le contrat constitue une restriction à la liberté du commerce et une infraction à l'ordre public, et l'indemnité doit n'être accordée que pour la jouissance des propriétés occupées par les téléphones municipaux et les frais de service.

L'émission de l'ordonnance est suspendue en attendant plus de lumière sur la question d'indemnité.

L'opinion du président de la Commission prévaut sur les points de droit. Art. 10, loi des chemins de fer, 1903.

Une deuxième audition de cette requête sur la question d'indemnité fut tenue à Ottawa le 12 octobre 1904.

Jugement rendu le 14 juillet 1905.

Jugé par Killam, président de la Commission (4, Cau. des chemins de fer Can., p. 279) : Le jugement adopté précédemment par une majorité de la Commission est approuvé.

La compagnie du chemin de fer doit être indemnisée pour l'usage de ses stations et l'empiètement sur ses propriétés nécessitée par telle installation.

La compagnie de téléphone doit également être indemnisée pour la perte de son privilège exclusif de relier ces stations par téléphone.

L'effet sur la convention conclue entre la compagnie de téléphone et la compagnie de chemin de fer d'installer un tel service de téléphone municipal doit être déterminé selon la loi de la province de Québec, où le contrat a été passé.

L'installation d'un tel téléphone municipal ne révoque pas de soi la convention exclusive consentie par la compagnie de téléphone et la compagnie de chemin de fer. Au plus, elle ne peut que donner à la partie lésée le droit de faire résilier le contrat. Code civil de Q., art. 1065, Dupuis *vs* Dupuis, R. 72 R. 19 C.S. 500.

La preuve ne fournit pas une base satisfaisante pour déterminer le montant de l'indemnité à exiger aux municipalités, et il est suggéré d'en référer plus tard à la Commission ou à un tribunal d'arbitrage.

Comme condition préalable à l'installation du service dans chaque ville, telle indemnité devrait être payée ou garantie formellement aux deux compagnies.

Permission est accordée de s'adresser à la cour suprême pour savoir si l'installation du service municipal donne droit à la compagnie de téléphone de résilier son contrat avec la compagnie de chemin de fer.

N° 66.—Dans l'affaire du chemin de fer *Shore Line.*

Une plainte fut portée à la Commission contre la sécurité du chemin de fer Shore-Line, qui relie la cité de Saint-Jean et la ville de Saint-Stephen, dans le N.-B. La Commission fit faire l'inspection de cette ligne par son inspecteur, et sur la foi du rapport de ce fonctionnaire, interdit la circulation des trains, wagons ou locomotives sur cette ligne entre certains endroits désignés. La Compagnie de chemin de fer New-Brunswick-Southern, qui exploite maintenant la ligne connue alors et encore aujourd'hui sous le nom de Shore-Line, protesta contre ce décret et cette interdiction, alléguant que la Commission n'avait ni juridiction ni autorité pour prescrire et effectuer la suspension des trains ou du trafic sur cette ligne.

Une loi du parlement du Canada, chap 63, 58-59 Vict,, déclare que l'entreprise du chemin de fer Shore-Line est d'utilité publique; cette loi prescrit que la compagnie et son entreprise sont sujettes à la loi des chemins de fer du Canada et non aux lois du Nouveau-Brunswick ou à la loi des chemins de fer de cette province.

Plus tard, la Compagnie du Shore-Line fit défaut dans le paiement de ses obligations. Comme résultat des procédures judiciaires instituées devant les tribunaux du Nouveau-Brunswick, la ligne fut subséquemment vendue, et cette vente fut suivie de l'adoption d'une loi à la législature du Nouveau-Brunswick, chap. 74, 1er Ed. VII, constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer New-Brunswick-Southern, aux fins d'acquérir, posséder et exploiter tout le réseau ou partie du réseau du chemin de fer Shore-Line, et aussi le capital-actions, les obligations, les droits, les privilèges et les pouvoirs de la dite compagnie du Shore-Line; et en vertu du chap. 102 de la 3e Ed. VII, une loi de la dite législature fut adoptée confirmant le transfert de la propriété et des privilèges du Shore-Line à la Compagnie du chemin de fer New-Brunswick-Southern.

Jugement, le 7 juin 1904.

Blair, président de la Commission (3 Cau. des chemins de fer Can., p. 277) :

Une compagnie de chemin de fer autorisée par une législature provinciale, dont l'entreprise est ensuite déclarée d'utilité publique, est sujette à l'autorité exclusive du parlement du Canada et à l'application de la loi des chemins de fer. Nulle législature ne peut, en principe législatif, rétablir sa propre autorité.

N° 220.—Duthie *vs* La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

C'était une demande de J. H. Duthie, de Toronto, contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour se faire indemniser à la suite d'une saisie de trois wagons de charbon par la Compagnie du Grand-Tronc à Belleville, en

réclamation des frais de stationnement, et, à défaut de paiement, de la vente du charbon privément, pour en appliquer le produit à l'acquittement du prix du transport et de l'emmagasinage.

Audition à Ottawa, le 27 juin 1905.

Jugement, le 24 août 1905.

Killam, président de la Commission (4 Cau. des chemins de fer Can., p. 305):

La Commission des chemins de fer est à la fois un tribunal judiciaire et un corps exécutif institué pour l'exécution des lois du parlement fédéral sur les chemins de fer, mais non pour se substituer aux tribunaux des provinces ou les supplémenter dans l'exercice de leur juridiction ordinaire. La Commission, en promulguant ses ordonnances et règlements en vertu des articles 23 et 25 de la loi, ne doit pas adjuger sur des droits découlant de transactions passées, mais peut poser des règles pour la gouverne future. La Commission n'a pas le droit d'accorder des dommages ou tout autre indemnité pour un grief résultant de l'infraction de la loi, c'est-à-dire de l'article 214.

Il est jugé que toute réclamation en dommages résultant d'une vente prématurée ou irréfléchie doit être revendiquée devant les tribunaux provinciaux.

Le tarif du transport approuvé par le gouverneur en conseil en vertu de la loi des chemins de fer de 1888 permet aux compagnies de chemins de fer de demander des prix plus élevés que ceux qu'autorise le tarif spécial dressé en vertu de la loi de 1903, qui fixe un prix déterminé pour le service des wagons ou les frais de stationnement. Ceux-ci sont également maintenus dans les règles de classification autorisées par la Commission, et en vigueur à cette époque.

Il est jugé que la compagnie n'ayant pas cherché à imposer le tarif maximum approuvé par le gouverneur en conseil (de la nature d'un tarif réglementaire) est supposée avoir accepté le transport des marchandises au tarif minimum, à condition de se prévaloir de son droit d'exiger des frais de stationnement.

Il est jugé que le tarif imposé était à sa face même raisonnable, et qu'aucune ordonnance ne doit émaner contre la compagnie du chemin de fer.

Au sujet des règles régissant le service des wagons.

Les expéditeurs ou les consignataires ont saisi la Commission de nombreuses plaintes et objections concernant le stationnement ou délai dans le chargement ou déchargement des wagons, et les règles qui régissent les frais qui s'y rapportent.

C'était la pratique des compagnies de chemins de fer, antérieurement à l'institution de la Commission, d'imposer un tarif moins élevé sur les marchandises en quantité d'un wagon complet que sur des quantités moindres. La classification du trafic sanctionne cette pratique, qui a été maintenue dans les tarifs autorisés par la loi des chemins de fer, 1903

La Commission a cru qu'il était raisonnable que les compagnies de chemin de fer qui livrent des wagons aux expéditeurs ou aux consignataires ou les placent à leur disposition pour les charger ou les décharger, eussent un moyen de limiter le temps employé à tel chargement ou tel déchargement, et fussent autorisées à imposer un droit supplémentaire raisonnable sur les marchandises transportées au prix d'un wagon complet, quand la détention ou l'usage des wagons ou l'occupation des voies se prolongent au-delà du délai raisonnablement nécessaire pour opérer le chargement ou le déchargement. La Commission a cru également qu'il était important de décourager tels délais, dans l'intérêt du public, en obtenant de la sorte le plus d'usage possible des wagons, des voies et de l'intallation des chemins de fer.

Ayant cet objet en vue, la Commission, après avoir donné aux intéressés tous les avantages possibles de faire valoir leurs raisons, a décrété, par une ordonnance datée du 25 janvier 1905, l'abolition et le désaveu de tous droits ou impositions demandés jusque-là par les compagnies de chemins de fer soumises à son autorité, pour tout délai ou prolongement de temps employé à charger ou décharger les wagons, soit sous forme de droit de stationnement ou frais de service ou autrement, de même que toutes les règles s'y rapportant, et y a substitué les tarifs et règlements énumérés en détail dans la dite ordonnance. (*Voir* Annexe H).

La dite ordonnance et les règles y énumérées sont entrées en vigueur et ont été affectées le 1er mars 1906.

N° 42.—La Compagnie de verrerie de Sydenham *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, la Compagnie de chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, la Compagnie du chemin de fer Wabash, la Compagnie du chemin de ferMichigan-Central et la Compagnie de chemin de fer Hamilton, Toronto et Buffalo.

C'est une demande par la Compagnie de verrerie de Sydenham d'un tarif spécial moins élevé que le tarif spécial consenti par les compagnies de chemins de fer intéressées, et qui se rapportait au transport de la verrerie, des bouteilles et des cheminées de lampe, entre Wallaceburg, Ont., sur la ligne de chemin de fer Père-Marquette et Toronto, Hamilton, Berlin, London (Ontario), et Montréal (Québec).

La demande originale se rapportait aux marchandises indiquées soit par wagons complets, soit par fraction de wagons, mais lors de l'audition la compagnie fit restreindre sa demande aux bouteilles par quantités de wagons complets.

Audition à Toronto, le 20 juin 1904.

Jugement de la Commission, le 30 juillet 1904.

Par Blair, président de la Commission (3 Causes des chemins de fer Can., p. 409) :

Les bouteilles par wagon complet étaient autrefois transportées entre Wallaceburg et Toronto, Hamilton, Berlin et Montréal à des prix spéciaux moins élevés que le tarif régulier des marchandises de la cinquième classe. La loi des chemins de fer étant entrée en vigueur le 1er février 1904, ces prix spéciaux furent augmentés.

Il appert qu'avec le tarif actuel la compagnie de verrerie est incapable de soutenir la concurrence étrangère au Canada :—

Il est ordonné que le tarif doit être réduit selon l'échelle suivante : à London, 8 cents ; à Toronto, Hamilton et Berlin, 13 cents ; à Montréal, 23½ cents.

21.—Scobell *vs* la Compagnie de chemin de fer de Kingston et Pembroke.

La plainte portait (1) qu'un tarif créant une distinction préjudiciable était imposé sur le transport du bois de sciage, des traverses de chemins de fer, des poteaux de toutes sortes, produits du cèdre et employés pour des fins de chemins de fer ; (2) qu'un tarif excessif et injuste était imposé sur le transport des poteaux de télégraphe, de téléphone et d'électricité, comparativement au tarif du bois de sciage, etc.

Audition à Ottawa, le 26 avril 1904.

Jugement de la Commission, le 30 juillet 1904.

Par Blair, président de la Commission (2 Causes des chemins de fer Can., p. 412) :

Il appert que le tarif sur les produits du cèdre avait été augmenté sans aucun changement matériel du tarif sur le bois de sciage ordinaire et autres produits de ce genre. La compagnie du chemin de fer avait apporté cette augmentation afin de retarder l'expédition des bois de cèdre nécessaires à son propre usage.

Jugé, qu'il existe une disparité injuste aux termes de l'article 253, paragraphe 2 ; il est ordonné à la compagnie de cesser d'imposer sur les bois de cèdre un tarif plus élevé que celui qu'elle demande sur les autres variétés de bois et leurs produits. " Les voituriers ne peuvent pas, en faisant leurs tarifs, considérer exclusivement leur propre intérêt, mais doivent respecter l'intérêt de ceux qui peuvent avoir à employer leurs services, et subordonner leur propre intérêt aux règles relatives de l'égalité et de la justice." (Reynolds *vs Western N.Y.R.W. Company,* 1 I.C. Rep. 685.)

43.—La Compagnie Sutherland-Innes et la Compagnie de tonnellerie de Wallaceburg *vs* la Compagnie de chemin de fer Père-Marquette, la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central, la Compagnie du chemin de fer Wabash, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

C'est une plainte contre l'augmentation par les compagnies mentionnées des tarifs sur la tonnellerie entre endroits à l'est du Canada, et plus particulièrement contre l'augmentation entre Wallaceburg et autres endroits à l'ouest d'Ontario et Montréal pour la livraison locale et pour l'exportation.

Audition à Toronto, les 20 et 23 juin 1904.

Jugement de la Commission, le 30 juillet 1904.

Par Blair, président de la Commission (2 Causes des chemins de fer Can., p. 412) :

Jugé, que le tarif sur les objets de tonnellerie ne doit pas être plus élevé que sur le bois de sciage ordinaire selon le tarif-mille des chemins de fer sur le bois de sciage, mais tel tarif, s'il est réduit spécialement à cause de la concurrence du transport fluvial, etc., ne doit pas nécessairement s'appliquer aux objets de tonnellerie. Le tarif maximum entre les endroits à l'ouest d'Ontario et Montréal a été fixé, d'après la preuve, à 16½ cents pour la livraison locale, et à 18 cents par 100 livres pour l'exportation, y compris les frais de tête de ligne.

N° 48.—La cause de la Compagnie Tower pour la confection d'imperméables.

Requête de la Compagnie Tower, qui fabrique des imperméables, à Toronto, pour obtenir la tarification d'un wagon d'imperméables, expédiés par quantités de wagons complets.

Il appert que de tels chargements avaient déjà été expédiés de Toronto à Halifax, pour l'usage des pêcheurs, et l'on prétendait que l'on pourrait expédier de la même façon au Nord-Ouest, pour l'usage des bouviers, si la demande était accordée.

Audition à Toronto, le 28 juin 1904.

Jugement de la Commission, 30 juillet 1904.

Par Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 417) :

Jugé: L'inégalité que comporte la différence de tarif sur un plein wagon et sur une fraction de wagon étant tacitement consentie, cependant, l'expéditeur ne peut s'en prévaloir pour exiger un tarif moins élevé sur un plein wagon, à moins peut-être qu'il puisse montrer que le tarif réduit qu'il réclame sur cette quantité serait une rémunération raisonnable pour le service, et qu'un refus nuirait à son commerce. Après l'audition, les requérants s'étant entendus sur un tarif de troisième classe pour des quantités de 20,000 livres au minimum par wagon entre Toronto et Halifax ou Winnipeg, Calgary et autres endroits, il a été ordonné en conséquence.

N° 22.—Les Fabriques unies (à responsabilité limitée) *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

Audition à Ottawa, le 28 avril et le 6 mai 1904.

Jugement de la Commission, le 10 octobre 1904.

Par Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 424) :

Jugé, que l'augmentation de tarif n'étant ni injuste ni excessive, ni contraire aux dispositions de la loi des chemins de fer, la demande est refusée.

N° 23.—Au sujet de l'association dite *Canadian Freight* et des corporations industrielles.

C'est une demande de l'association dite *Canadian Freight* au nom de tous les chemins de fer du Canada, en vertu du paragraphe 4 de l'article 275 de la loi des chemins de fer, 1903, pour se faire autoriser à accorder certaines réductions du tarif régulier sur les matériaux de construction et les machines pour l'outillage des nouveaux établissements industriels.

Plusieurs compagnies de chemins de fer avaient coutume d'accorder une réduction de 25 pour 100 sur tels matériaux, etc.

La décision rendue le 10 octobre 1904 refuse la demande.

Par Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 427) :

Que la Commission tout en étant disposée à donner effet au paragraphe 4 de l'article 275 de la loi, doit être saisie dans tous les cas d'une demande distincte et séparée, afin qu'elle soit en mesure de juger de l'effet de son ordonnance sur les autres industries, expéditeurs et marchands.

N° 44.—L'Association des arboriculteurs fruitiers d'Ontario *vs* la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et autres.

Les plaintes allèguent (1) un tarif excessif et injuste sur les fruits, et (2) l'exagération du prix pour le service de la glace sur les wagons en route.

Audition à Toronto, les 21, 23 et 24 juin 1904.

Les plaignants et les compagnies de chemins de fer s'étant entendu, les modifications suivantes furent apportées à la classification:

(*a*) Les pommes en boîtes, en quantité moindre qu'un plein wagon, 3e classe au lieu de la 2e;

(*b*) Les poires en boîtes et en barils, par fraction de wagon, 3e classe au lieu de la 1re; par pleins wagons, 5e classe au lieu de la 3e.

Aussi le tarif suivant sur les produits:

(*c*) Sur les menus fruits frais. Ces fruits frais pourront être transportés entre les régions de leur production et les endroits à l'est d'Ontario et dans la province de Québec au prix de la quatrième classe par wagons de pas moins de 20,000 livres, au lieu de la troisième, et au prix de la deuxième classe au lieu de la première, par quantité de 10,000 et plus.

(*d*) Et entre les endroits d'Ontario et Québec et Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon, au prix de la 4e classe au lieu de la 3e, par wagons de pas moins de 20,000 livres.

Entente approuvée par la Commission.

Jugement le 10 octobre 1904.

Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 430):

Jugé, que le mode actuel d'imposer un prix fixe pour le service de la glace, sans égard au coût réel de tel service, ne repose pas sur un principe équitable, et doit être discontinué, et que le prix réel de la glace et de sa manutention dans les wagons ne doit pas être excédé. En attendant que la Commisson prenne une décision, après plus ample informé, sur un prix raisonnable, elle autorise, dans le présent cas, un tarif n'excédant pas 2.50 par tonne de 2,000 livres pour la glace effectivement fournie.

N° 55.—L'Association des broyeurs de pois *vs* les compagnies de chemins de fer canadiens.

L'Association des broyeurs de pois se plaignait que les chemins de fer imposaient un tarif plus élevé entre les moulins d'Ontario et les ports océaniques, sur les pois cassés destinés à l'exportation, qu'elles ne demandaient sur les produits des autres céréales, tels que les farines et l'avoine décortiquée pour l'exportation.

Les pois cassés étaient auparavant transportés au prix de la farine. L'augmentation en question avait été mise en vigueur en octobre 1902, et était apparemment le résultat de la contrainte. La Compagnie McMorran, de Port-Huron, s'était plaint à l'*Interstate Commerce Commission* que les chemins de fer canadiens transportaient les pois cassés pour l'exportation au prix des farines, tandis qu'elle était obligée de payer le tarif plus élevé des chemins de fer du Michigan.

Les lignes du Michigan s'opposèrent à toute réduction de leur tarif, et comme résultat le Grand-Tronc et autres chemins de fer du Canada augmentèrent leur tarif.

Audition à Ottawa.

Jugement de la commission, le 10 octobre 1904.

Par Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 433):

Jugé, que l'ancienne base de prix soit rétablie.

N° 124.—Au sujet de la demande du Grand-Tronc de réduire le tarif sur le charbon employé aux fins industrielles.

C'est une demande de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 275, paragraphe 4, de la loi des chemins de fer, pour obtenir le droit de continuer à maintenir une différence de dix cents la tonne dans le tarif

sur le charbon bitumineux, entre certains endroits sur sa ligne, telle réduction favorisant l'industriel par comparaison avec le tarif au marchand ou au consommateur.

La compagnie requérante avait coutume d'accorder un tarif de 80 cents par tonne nette sur le charbon bitumineux destiné aux industries de Cobourg, le transport étant entre Niagara sur la frontière et Cobourg, tandis que le tarif régulier ordinaire était 90 cents entre les mêmes endroits, pour les autres expéditeurs, lorsque le charbon était destiné à la consommation domestique.

La compagnie justifiait cette différence en disant que certains industriels de Cobourg seraient incapables de continuer leur exploitation avec succès en payant le tarif régulier.

Jugement, le 10 octobre 1904.

Blair, président de la Commission (3, Cau. des chs fer Can., p. 438):

Jugé, qu'aucune preuve n'a été apportée à l'appui de cette prétention; mais que même si elle était prouvée, la réduction ne pourrait pas être maintenue. La réduction du tarif de transport sur une marchandise quelconque en faveur d'une catégorie d'expéditeurs, et le refus du même tarif à une autre catégorie, constitue un traitement inégal injuste interdit par l'article 252 de la loi.

(Cattle *vs* B. et O.R.W.Co., 8 I.C. Rapp. 333, approuvé.)

N° 56.—La Compagnie de tricotage d'Almonte *vs* la Compaagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central.

La Compagnie de tricotage d'Almonte se plaignit que le prix de transport du charbon entre la frontière, à Niagara et Détroit, et Almonte, était disproportionnellement élevé comparé au tarif pour Carleton-Junction, Ottawa, et autres endroits adjacents. Le tarif entre la frontière, à Niagara, Ottawa, Carleton-Junction et autres endroits adjacents, est $2 la tonne, et de $2.25 de la frontière, à Détroit, tandis que le tarif à Almonte est 40 cents plus élevé, les endroits sur la ligne latérale à partir de Carleton-Junction étant astreints à un tarif arbitraire plus élevé que le tarif à Carleton-Junction.

Audition à Toronto, le 28 juin 1904.

Jugement de la Commission, le 10 octobre 1904.

Blair, président de la Commission (3, causes des chemins de fer du Canada, page 441):

Dans certaines conditions, le tarif pour certains endroits sur un embranchement ou ligne latérale peut être plus élevé que le tarif sur la ligne principale, bien qu'à moindre distance de la bifurcation. Mais ce tarif ne doit pas être disproportionnellement ou excessivement plus élevé que pour des endroits plus rapprochés sur la ligne principale.

Jugé, que les circonstances justifient un tarif plus élevé à Almonte qu'à Carleton-Junction et Ottawa; mais le tarif arbitraire à Almonte sur les marchandises de 10e classe étant de 1 cent par 100 livres (20 cents la tonne), ne doit pas être excédé sur le charbon entre les mêmes endroits.

N° 46.—Au sujet du bardeau métallique.

Il s'agit d'une plainte de l'Association des industriels canadiens qui s'oppose à l'homologation par la Commission de la classification canadienne des marchandises, laquelle entre autres changements place le bardeau méatllique dans la 5e au lieu de la 7e classe en quantité de wagons complets.

Cette douzième classification a été émise par les compagnies de chemins de fer en 1903, et annulait toutes les précédentes classifications. Le gouverneur en conseil ne l'avait jamais homologuée, mais elle était provisoirement en vigueur par une ordonnance de la Commission datée du 16 juillet 1904, en attendant l'étude de plusieurs des objections soulevées.

Depuis le 1er janvier 1884, date à laquelle fut émise la première classification conjointe des marchandises canadiennes, jusqu'au 1er novembre 1884, aucun de ces articles

n'était spécialement classifié; mais, plus tard, les compagnies de chemins de fer distribuèrent une circulaire qui effectuait certaines modifications, qui plaçait entre autres les bardeaux métalliques dans la 3e classe en quantité moindre qu'un plein wagon, ou L.C.L., (c'est-à-dire *less car load*), et dans la 5e classe en quantité d'un wagon complet, ou C.L. (c'est-à-dire *car load*). Ce tarif resta en vigueur jusqu'au 1er mars 1887, lorsqu'une réduction fut faite, nommément de la 3e classe à la 4e et de la 5e classe à la 6e.

En mai 1890, une autre réduction fut faite su rles chargements de wagons complets, ou C L., et cette classification demeura en vigueur jusqu'en mars 1901, alors qu'elle était pour les quantités fractionnelles, 4e classe, et pour les wagons complets, 7e classe.

En mars 1901, le tarif fut fixé ainsi: fraction de charge, 4, charge complète, 5.

Les pétionnaires allèguent que pendant plus de dix ans ces marchandises furent classifiées dans le 7e tarif, que jamais le changement ne fut sanctionné par décret du gouvernement, que nulle raison valable n'avait été donnée pour l'augmentation, et que le maintien de l'ancienne classification était nécessaire pour permettre aux pétitionnaires de lutter avantageusement contre le bardeau de bois, le lambrissage, etc.

Les compagnies de chemins de fer prétendirent que l'ancienne classification était erronée que la vra,ie classification de ces marchandises était la 5e, que la tôle, qui est la matière première dont est tiré le bardeau, est ainsi classifiée, et qu'il était à la fois injuste et déraisonnable d'exiger des compagnies de chemins de fer de placer le produit fabriqué dans une classe tarifiée plus bas que la matière première qui produit cet article, et aussi, que les marchandises de la 7e classe étaient alors transportées à un prix moins élevé que celles de cette classe l'étaient à l'époque où ces articles particuliers figuraient dans la 7e classe, et qu'elle ne devraient pas être forcées de réduire leur tarif sur ces marchandises.

Audition à Toronto, les 23, 24 et 28 juin 1904.

Jugement le 29 juin 1905.

Killam, président de la Commission: Jugé, que le moyen juste et légitime serait de transporter ces marchandises à un taux d'accommodement égal à celui qui était en vigueur avant le changement de classification en mars 1900.

N° 133.—Au sujet de Saint-Pierre et compagnie et la Compagnie de chemin de fer Témiscouata.

Il s'agit d'une plainte de Georges Saint-Pierre et Cie, de Fraserville, Qué., alléguant que la Compagnie de chemin de fer de Témiscouata lui exigeait une préférence injuste en matière de tarif sur les marchandises, et demandant l'émission d'une ordonnance pour forcer la compagnie de chemin de fer à modifier et réduire son tarif.

Audition à Rivière-du-Loup, le 19 avril 1905.

Jugement, le 5 juillet 1905.

Killam, président de la Commission: Le tarif imposé par la Compagnie de chemin de fer Témiscouata n'est pas excessif, vu la nature de la région desservie et la nature du trafic.

Le tarif régulier de la compagnie sur les marchandises était le même que les tarifs réguliers du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Canada-Atlantique et de la plupart des chemins de fer des provinces de Québec et d'Ontario, et le même aussi que le tarif de l'Intercolonial entre ses stations à l'ouest de Lévis.

Les prix demandés par la Compagnie de chemin de fer de Témiscouata dans son tarif spécial sur certaines marchandises prévues par l'article 260, paragraphe 2, de la loi des chemins de fer, se comparent favorablement avec le tarif commun affiché par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien dans la province de Québec, pour les mêmes marchandises, excepté certain tarif de rivalité nécessaire et qui n'a pas la même raison d'être sur la ligne de Témiscouata.

La Compagnie de Témiscouata n'avait pas de tarif spécial d'accommodement pour les céréales et leurs dérivés en chargements de wagon.

Jugé, que conformément à la pratique sur les autres chemins de fer, et dans l'intérêt des chantiers de bois de construction situés sur le parcours ou près de la ligne, la Compagnie de chemin de fer Témiscouata devrait préparer un tel tarif su rune base équitable.

Il appert que la Compagnie de chemin de fer Témiscouata avait, avant le mois de juillet 1904, un tarif proportionnel pour différentes catégories de marchandises (d'après la classification canadienne des marchandises à partir de Rivière-du-Loup et Edmunston), sur le trafic d'entier parcours à partir des endroits au delà de ces deux points, et qu'elle impose maintenant, pour ce trafic d'entier parcours, son plein tarif régulier, tout comme pour son trafic local, excepté pour certain trafic à Edmundston.

Jugé, que la compagnie devra donner ses raisons pour la discontinuation de ce tarif proportionnel, et ses motifs pour refuser de le rétablir.

N° 2.—La Compagnie meunière de Brant *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

C'était une requête de la Compagnie meunière de Brant pour " permettre et ordonner à la Compagnie du Grand-Tronc de maintenir " le rabais qu'elle accordait jusque là pour payer le prix du camionnage des farines et fourrages expédiés des moulins de la compagnie à Portland et à Montréal et autres endroits à l'est du Canada.

Ce rabais fut discontinué après l'entrée en vigueur de la loi des chemins de fer de 1903, et l'on allégua que son rétablissement était nécessaire à l'existence du commerce de la requérante.

Audition à Brantford, le 26 avril 1904.

Jugement, le 13 juillet 1905.

Killam, président de la Commission (4, causes des chemins de fer du Canada, 259):

La loi des chemins de fer de 1903 prescrit l'égalité des tarifs dans les conditions et circonstances de transport essentiellement semblables, et défend toute préférence indue entre particuliers, personnes, compagnies ou localités. Article 252.

Aucune modification des prix des tarifs établis ne peut être faite si ce n'est dans des circonstances ou conditions spécialement prévues dans tels tarifs, ou par des tarifs spéciaux d'application générale n'établissant aucune préférence indue entre localités. Articles 261, 262.

Jugé, que la demande pour obtenir le maintien du rabais précédemment accordé, ou une modification des prix des tarifs établis, en faveur de la requérante seule, soit renvoyée.

Suivent ensuite la cause au sujet du tarif sur la houille pour l'usage industriel. 3, Cau. des chs fer Can., 438, comme précédent; Stone *vs* Détroit, etc., 3 I. C. Rep. 613; la Cie meunière Hezel *vs* Saint-Louis, etc., 5 I. C. Rep 57; *re* répartition des taux communs, 10 I. C. Rep. 681.

N° 222.—Tarif sur la houille entre Midland et Orillia.

La plainte de F. W. Grant alléguant que le tarif imposé par la Compagnie du Grand-Tronc pour le transport du charbon entre Midland et Orillia est excessif comparé au tarif entre Pont-Suspendu, Ontario, et le même endroit.

Audition à Ottawa, le 28 juin 1905.

Jugement, le 4 septembre 1905.

Killam, président de la Commission: La Commission a constaté un manque d'uniformité prononcé dans les prix exigés par les compagnies de cehmin de fer pour le transport du charbon sur de courtes distance, et se propose de s'assurer, autant qu'il lui sera possible, si ce manque d'unformité est injuste, ou s'il n'y aurait pas lieu d'harmoniser les prix pour des distances égales. Dans l'intervalle, comme le tarif du Grand-Tronc sur le charbon entre Midland et Orillia n'est pas en soi excessif, la Commission n'interviendra pas.

N° 263E.—Tarif sur la pierre entre Stonewall et les endroits adjacents et Winnipeg.

C'est une plainte de E. Williams et Cie, A. Patterson et Cie, Irwin et fils, et la Compagnie d'approvisionnements de Winnipeg, alléguant que la Compagnie du chemin fer Pacifique-Canadien, en portant le prix de transport de la pierre brute et de la pierre concassée de 2¾ cents à 3 cents par 100 livres entre les carrières des requérants, à Stontwall et Winnipeg, tout en maintenant le tarif de 2¾ cents aux carrières de la Pierre de Montagne établit une préférence injuste a udétriment de ces compagnies, qui demandent une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer de rétablir l'ancien tarif de 2¾ cents à partir des carrières des requérantes, ou bien de fixer un autre tarif qui établira un prix uniforme de transport pour toutes les carrières de l'embranchement de Teulon.

Audition à Winnipeg, le 13 septembre 1905.

Jugement, le 23 novembre 1905.

Killam, président de la Commission: Vu que le trafic fut pendant plusieurs années transporté de Stonewall au tarif réduit; que la compagnie du chemin de fer ellemême établit en premier lieu le même tarif entre Gunton et Winnipeg, et que le deuxième vice-président de la compagnie promit à plusieurs des requérants que le tarif de 2¾ cents entre Rockspur et Winnipeg serait maintenu, la Commissoin est d'avis que le tarif est raisonnable. Son opinion est fortement renforcie par la comparaison avec le tarif de 2½ cents par 100 livres que la même compagnie de chemin de fer impose pour le transport de marchandises semblables entre Milton. Campbellford, Credit-Forks, Sshaw et Orangeville et Toronto, sur des distances variant entre 33 et 49 milles (Stontwall est à 20 milles de Winnipeg et Rockspur 34 milles). Il n'y a pas lieu de s'occuper ici de la légitimité du tarif de la Montagne-de-Pierre.

Jugé, qu'un tarif plus élevé que 2¾ cents entre Gunton, Rockspur et Stonewall jusqu'à Winnipeg est excessif, et qu'une ordonnance émanerait pour enjoindre à la compagnie de discontinuer le tarif de 3 cents et de rétablir celui de 2¾ cents.

N° 8.—La Compagnie de chemin de fer Niagara à Sainte-Catherine et Toronto *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Il s'agissait d'une demande en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, qui permet à la compagnie de prescrire au besoin le raccordement de la voie d'une compagnie avec celle d'une autre compagnie, à tel endroit et de telle façon qu'elle le déterminera. Aux termes de cette disposition la Compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto demandait le croisement de sa ligne avec la ligne du Grand-Tronc, appelée ligne ou raccourci d'Allanburg, afin d'établir un raccordement avec la ligne Grand-Tronc-Allanburg à Stamford.

La preuve révéla que le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Wabash avaient conclu une convention—de fait la requête était faite conjointement par la Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto et par la Compagnie de chemin de fer Wabash—aux termes de laquelle la Compagnie de chemin de Grand-Tronc accordait à la Compagnie de chemin de fer Wabash l'usage exclusif avec elle-même de l'embranchement d'Allanburg pendant une période de vingt ans, et qu'à ce moment la Compagnie de chemin de fer Wabash avait la jouissance et la possession du dit embranchement en commun avec la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, aux termes et conditions contenues dans le précis du contrat.

Audition à Ottawa, le 8 mars 1904.

Jugement, le 5 avril 1905, accordant l'ordonnance demandée.

Blair, président de la Commission (3, Causes des chemins d efer Can., p. 256):

L'objet de la loi des chemins de fer (articles 177, 253 et 271) est de faire en sorte que tous les moyens faciles et convenables de manier, transporter et échanger le trafic soient accordés au public marchand. Avec cet objet en vue, il est loisible à la Commission, sans attendre le consentement et malgré la volonté d'une compagnie de che-

min de fer, de permettre le raccordement de sa ligne avec celle d'un autre compagnie partout où la Commission croit que tel raccordement est nécessaire dans l'intérêt public et pour faciliter le trafic dans la région desservie. Les parties à un bail de location d'un chemin de fer ne peuvent par des stipulations entres elles restreindre les pouvoirs et la discrétion de la Commission tendant à l'autorisation d'un tel racordement.

N° 9—La Compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Demande de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto de rescinder une ordonnance du comité des chemins de fe rdu Conseil privé qui approuvait l'endroit de croisement de la ligne principale de la requérante par la ligne d'embranchement du Grand-Tronc à Merritton, qui va aux fabriques de papier et de coton de ce village.

Il fut allégué que la Compagnie du Grand-Tronc ne s'était pas conformée aux conditions qui lui avaient été imposées pour opérer ce croisement, en ne payant pas et refusant de payer l'indemnité foncière à la requérante, pour les terrains qu'occupaient le croisement, les voies de garage et d'évitement de la Compagnie d uGrand-Tronc en vertu de l'ordonnance du dit comité des chemins de fer.

Audition à Ottawa, les 11 et 22 mars 1904.

Jugement, le 5 avril 1904. Demande renvoyée.

Blair, président de la Commission (3, Causes des chemins de fer canadiens, page 263):

Quand deux compagnies de chemin de fer ne s'entendent pas sur la nature et l'étendue des moyens de protection prescrits par une ordonnance du comité des chemins de fer au croisement de deux lignes, et qu'une compagnie installe volontairement ces moyens additionnels de protection alléguant qu'ils devraient l'être par l'autre compagnie aux termes de telle ordonnance, la Commission n'enjoindra pas à cette autre compagnie par une ordonnance retrospective de payer les frais ainsi encourus, et à défaut de paiement n'ordonnera pas la discontinuation du service de ce croisement. Dans les cas de ce genre, il convient de s'adresser aux tribunaux pour faire interpréter l'ordre du comité des chemins de fer.

Le comité des chemins de fer avait prescrit l'installation à cet endroit d'un système d'enclenchement pour les signaux et de tous les appareils et matériaux nécessaires à son bon fonctionnement.

Jugé, que les augillages ne font pas partie des appareils prescrits par cette ordonnance, et que les services d'un gardien en permanence ne sont pas nécessairement requis.

Il n'est pas alloué d'indemnité (1) pour l'usage des terrains de la compagnie requérante par les voies de la compagnie impliquée si ces terrains ne subissent pas un dommage réel; ni (2) pour la gêne du commerce de la compagnie requérante, ou pour les retards causés à son exploitation par l'emploi des moyens de protection requis par la sûreté publique à ce croisement. (Article 177, loi des chemins de fer de 1903.)

La cité de Toronto *vs* la Compagnie des chemins de fer Grand-Tronc et la Cie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

La cité de Toronto avait prié le comité des chemins de fer du Conseil privé en juin 1900 d'émettre une ordonnance autorisant et ratifiant la construction et l'entretien du pont élevé adjoignant la rue York, dans la cité de Toronto, établissant un passage supérieur sur l'Esplanade au-dessus des voies ferrées, et fixant les conditions auxquelles la cité et les deux compagnies devaient supporter respectivement leur part des dépenses, en vertu des articles 187 et 188 de la loi des chemins de fer de 1888.

La construction de ce pont, connu sous le nom de pont de la rue York, était stipulée dans les clauses 7 et 8 de la convention tripartie dite de l'Esplanade, datée du 26 juillet 1892, confirmée par une loi fédérale, Victoria, chapitre 18, 55 et 56.

Le comité des chemins de fer n'ayant pas disposé de cette requête avant l'entrée en vigueur de la loi des chemins de fer de 1903, la Commission en prit connaissance le 27 mai 1904, date de l'audition.

Aux termes de la dite convention de l'Esplanade, la Compagnie Pacifique-Canadien s'engageait de construire un chemin public au-dessus des voies ferrées des deux compagnies, la répartition des dépenses de ce chef devant être faite par arbitrage, ou bien, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; la cité consentant à en payer chacune la moitié, advenant que la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc serait exemptée de responsabilité pour sa part des frais, ou qu'il lui serait adjugé une indemnité.

Aux termes de la convention les droits de la Compagnie des chemins de fer Grand-Tronc à l'exemption ou à l'indemnité devaient être déterminés spécialement par les tribunaux entre la cité et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

La présente requête fut soumise après que le pont fut construit, et pendant qu'une poursuite par la cité de Toronto contre les deux compagnies, au lieu d'une instance spéciale, était pendante devant les tribunaux.

Jugement, le 19 août 1904.

Blair, président de la Commission (4, Causes des chemins de fer Can., p. 42):

La demande est refusée, la question en jeu n'affectant pas le public, mais étant plutôt de la nature d'un litige d'intérêt privé, que les parties étaient convenues de faire régler par les tribunaux.

(Suit ici la cause du croisement des voies à Merriton, 3, Cau. des chemins de fer Can., p. 263.)

N° 238. La Compagnie de chemin de fer de la Baie-James *vs* l aCompagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

C'est une demande de la Compagnie de chemi nde fer de la Baie-James, en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, pour se faire autoriser à placer sa voie en travers celles de la division Midland du chemin de fer Grand-Tronc, à un endroit près de Beaverton, dans le township de Mara, Ontario.

A l'époque de cette requête et pendant plusieurs années auparavant, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'avait qu'une simple voie à l'endroit de l'intersection proposée, et jusqu'au moment de l'audition de cette requête elle n'avait jamais signifié son intention d'avoir plus qu'une voie simple.

La requête fut entendue à Ottawa le 29 août 1905, et la Commission émit une ordonnance enjoignant la construction d'un passage souterrain à cet endroit. L'ordonnance prescrivait que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour les fins de ce passage, s'exhausserait sa voie, aux frais de la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James, sur une distance de chaque côté du dit passage que l'ingénieur en chef de la Commission jugerait nécessaire pour former une pente raisonnable, et d'une telle hauteur (n'excédant pas deux pieds) au-dessus du niveau de la voie que le prescrirait l'ingénieur en chef. L'ordonnance stipulait aussi que la maçonnerie du passage en dessous de la voie fut suffisante pour permettre la pose d'une double voie du chemin de fer Grand-Tronc.

La Compagnie de chemin de fer de la Baie-James appela de cette décision à la cour suprême du Canada, pour savoir si, en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903 ou autrement, la Commission avait le droit de promulguer cette ordonnance, vu qu'elle prescrivait la construction d'une maçonnerie suffisante pour permettre au chemin de fer Grand-Tronc la pose d'une deuxième voie.

L'appel fut renvoyé: J.C.S., 372.

Plus tard, la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James en appela au Gouverneur en conseil par une pétition datée du 8 mai 1906, dans laquelle elle priait le gouvernement, en vertu du paragraphe 2 de l'article 44 de la loi des chemins de fer de 1903, de modifier la dite ordonnance du 29 août 1905, par la suppression des dispositions lui enjoignant de pourvoir à une deuxième voie pour la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Cette pétition fut également renvoyée par ordre du Conseil privé, daté le 31 mai 1906.

Nº 271.—La Compagnie de tramways de Preston et Berlin *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

C'est une demande de la Compagnie de tramways de Preston et Berlin, en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, pour se faire autoriser à croiser la voie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Erb et à la rue Caroline, dans la ville de Waterloo, Ontario.

Il fut suggéré, à l'audition, de la part de la ville, qu'afin d'éviter les croisements réclamés, la Commission devrait s'arroger le pouvoir qu'elle est censée posséder en vertu de l'article 187 de la loi, et ordonner au chemin de fer Grand-Tronc de déplacer sa ligne de façon à laisser un espace suffisant pour permettre à la compagnie requérante de poser sa voie entre la propriété de M. Seagram et la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

Audition à Toronto, le 7 novembre 1905.

Jugement, Killam, président de la Commission: La question à régler pour le moment est simplement l'autorisation des croisements à la rue Erb et à la rue Caroline, et cette demande, dans l'intérêt public, doit être refusée. La Compagnie de tramways de Preston et Berlin s'est déjà adressée à la Commission pour se faire autoriser à employer une étroite lisière de terrain du chemin de fer Grand-Tronc afin de se dispenser de ces croisements. La compagnie est autorisée par une loi provinciale seulement, et la disposition de la loi des chemins de fer qui permet à la Commission d'accorder à une compagnie l'usage des voies ferrées ou des terrains d'une autre compagnie, ne s'applique qu'à un chemin de fer soumis à l'autorité de la Commission, c'est-à-dire un chemin de fer autorisé par une loi fédérale, ou une entreprise déclarée d'utilité publique.

La proposition tendant à faire exercer par la Commission le pouvoir de forcer la compagnie de chemin de fer, qui possède déjà le passage à travers ces rues, de déplacer sa voie non pas pour la sécurité du public, mais pour accommoder un autre chemin de fer, peut mériter qu'on l'étudie, mais elle ne découle pas de la présente requête.

La ville pourrait peut-être réussir à obtenir l'autorisation de faire déplacer la voie du chemin de fer Grand-Tronc en élargissant la rue de façon à inclure le terrain du Grand-Tronc entre le coin de l'édifice Seagram et la voie, de même qu'une partie de ce terrain qui n'est pas déjà une rue publique. Je ne pourrais dire ce que serait l'opinion de la Commission sur cette question, ni jusqu'à quel point elle pourrait légitimement s'en occuper, hormis que ce soit dans l'exercice régulier de la juridiction que lui confère l'article 187 invoqué. Si la ville le désire, elle est libre de formuler une demande dans ce sens.

La demande fut subséquemment réitérée à Waterloo, après que la Commission eût fait une étude des lieux.

Jugement par le président de la Commission: La Commission, ayant fait récemment une étude des lieux, est plus fortement d'opinion que jamais que ces croisements ne doivent pas être autorisés; que la seule raison apparente de ces croisements est de faciliter à la Compagnie de tramways électriques l'usage d'un immeuble sur lequel elle désire établir son terminus et son parc, et que la Commission n'y voit pas une raison suffisante pour tolérer ces deux autres croisements côte à côte, et dans une courbe qui offre déjà d'assez graves dangers à la circulation dans la ville de Waterloo; le fait que la compagnie de tramways a choisi cet endroit pour son terminus, ou que le conseil municipal de Waterloo lui refuse de passer sa voie dans d'autres rues, ne paraît pas une raison suffisante pour forcer la Commission,, dans l'exercice de la discrétion que lui donne la loi, à conclure autrement que ne l'exige l'iintérêt public; la Commission regrette que le chemin de fer Grand-Tronc ne juge pas à propos de donner

à la compagnie de tramways l'espace voulu pour le passage de ces voitures entre la propriété de M. Seagram et la voie du Grand-Tronc, mais la Commission trouve qu'elle n'a pas le pouvoir de forcer la Compagnie du Grand-Tronc à autoriser la Compagnie de tramways de Preston à Berlin d'employer une partie quelconque du terrain de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Ainsi, aucun déplacement de la voie du Grand-Tronc au croisement des rues ne pourrait être d'utilité à la Compagnie de tramways de Preston à Berlin.

N° 307.—La Compagnie de chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié *vs* la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

C'est une demande de la Compagnie de chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié pour se faire autoriser, en vertu de l'art. 177 de la loi des chemins de fer de 1903, à croiser la voie Pacifique-Canadien, locataire du chemin de fer Ontario et Québec, à la rue William et à la rue Raleigh, dans la ville de Chatham, Ont.

Aux termes d'une convention conclue en 1888 entre la ville de Chatham et la Compagnie de chemin de fer Ontaro et Québec,, la compagnie était obligée d'avoir des barrières et un gardien à deux endroits où le chemin de fer croise la rue, et de permettre le passage de quatre rues à la Compagnie de tramways de Chatham et autres compagnies ou corporations de tramways que le conseil municipal de Chatham pourrait dans la suite autoriser à circuler dans les limites de la ville.

En vertu d'un règlement de la cité de Chatham promulgué en 1905, la Compagnie de chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié (constituée en corporation par une loi du parlement, 3 Ed. VII, chap 105) avait le droit de tracer et construire une ligne de tramways à Chatham, de même que des privilèges très étendus pour la circulation au moyen de l'électricité de ses voitures à voyageurs et à marchandises dans certaines rues, y compris celles que traversait la Compagnie de Chemin de fer Ontario et Québec.

Audition à Chatham, le 7 décembre 1905.

Jugement, Killam, président de la Commission (5, Cau. des chemins de fer Can., p. 175) :

Jugé, que les requérants, bien que jouissant de privilèges plus étendus qu'une compagnie de tramway ordinaire, étaient soumis aux dispositions de la convention de 1888, comme étant une compagnie autorisée à construire et exploiter une ligne de tramways à Chatham.

Jugé aussi, que le consentement de la compagnie de chemin de fer dans la convention de 1888 au croisement de sa voie par des tramways n'équivalait pas à un consentement au croisement de ses voies pour toutes fins, ni ne l'engageait à supporter le coût de toute précaution supplémentaire requise par le croisement de sa ligne par une ligne de tramways ou autre chemin de fer, et que toutes les dépenses additionnelles soient à la charge des requérants.

N° 25.—La cité d'Ottawa *vs* la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et la Compagnie de tramways d'Ottawa.

C'est une demande que fit la cité d'Ottawa au comité des chemins de fer du Conseil privé en date du 8 octobre 1905 pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique de construire un passage souterrain dans la rue Bank, et de répartir le coût des travaux entre la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et la Compagnie de tramways d'Ottawa. Cette requête fut renvoyée à la Commission après l'entrée en vigueur de la loi des chemins de fer de 1903.

La Compagnie de tramways d'Ottawa, dont l'entreprise a été déclarée d'utilité publique par le parlement, fut autorisée par le comité des chemins de fer du Conseil privé à croiser la voie du Canada-Atlantique dans la rue Bank, et par arrangement les dépenses devaient être réparties également entre les deux compagnies.

Une convention du 20 juin 1898 entre la cité d'Ottawa et la Compagnie de tramways d'Ottawa prévoit la construction et l'exploitation de l'entreprise de la compagnie dans certaines rues de la cité (y compris la rue Bank), durant une période de 30 ans de la date de la convention. Aux termes de ce contrat, la compagnie est tenue de payer tous les ans à la cité, pendant les premiers 15 ans, la somme de $450 par mille de rue occupée par ses voies, et la somme de $500 par mille ensuite.

Une autre stipulation du contrat oblige la compagnie à payer $1,000 par mille dans les rues pavées d'une façon permanente. La convention stipule encore qu'advenant la nécessité de changer le niveau d'une rue quelconque par la cité, celle-ci aura le droit d'effectuer ce changement sans être responsable à la compagnie des dommages causés par la cessation du trafic.

Audition à Ottawa, le 11 avril 1905.

Jugement, le 13 juillet 1905. Par Killam, président de la Commission (5, Cau. chemins de fer Can., p. 127) :

Jugé, que la municipalité de la cité doit partager également les dépenses de ces travaux avec la compagnie du chemin de fer à vapeur.

Aussi, que la compagnie de tramways doit également contribuer aux dépenses de ces travaux.

Ordonné, que le coût de la construction du passage souterrain, y compris l'indemnité pour les dommages à la propriété, soit répartie comme il suit entre les intéressées: trois huitièmes par la municipalité de la cité, trois huitièmes par la compagnie du chemin de fer à vapeur, et un quart par la compagnie de tramways.

La compagnie de tramways est autorisée par la Commission à interjeter appel de son jugement à la cour suprême du Canada sur la question de droit suivante:

1. A savoir, si d'après les termes de la convention survenue entre la Compagnie de tramways d'Ottawa et la cité d'Ottawa le 28 juin 1893, la compagnie de tramways peut être forcée de contribuer au coût des travaux dont la construction est enjointe par l'ordonnance de la Commission.

2. A savoir, si la Compagnie de tramway d'Ottawa a le droit, en vertu de la dite convention, de se faire fournir, par la cité d'Ottawa, pour son usage dans l'exercice de son privilège de circulation, une rue ou chemin public connue comme la rue Bank, y compris cette partie de la dite rue que croise la voie du Canada-Atlantique (au niveau actuel ou au niveau projeté) aux conditions de paiement ou d'indemnité fixées dans la dite convention, et si, la convention pouvant ainsi s'interpréter, la Compagnie de tramways d'Ottawa pouvait être forcée de participer à la dépense encourue par la construction des travaux ordonnés par la Commission.

Jugé, que la compagnie d'électricité est une compagnie "intéressée à ou affectée par la dite entreprise dans le sens de l'art. 47 de la loi des chemins de fer de 1903, et peut être légitimement forcée de contribuer au coût de ces travaux (37 J. C. S., 354.

N° 200.—Au sujet de l'embranchement du Pacifique-Canadien à l'est de la Don, à Toronto.

C'est une requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en sa qualité de cessionnaire du chemin de fer Ontario et Québec, en vertu de l'article 175 de la loi des chemins de fer de 1903, pour se faire autorisr à construire un embranchement sur le côté est de la rivière Don, dans la cité de Toronto.

Audition à Toronto, le 27 avril 1905.

Jugé, le 15 août 1905. Demande refusée.

Kilam, président de la Commission: Il n'a pas été prouvé à la satisfaction de la Commission que tel embranchement est "nécessaire dans l'intérêt public, ou dans le but d'accommoder le trafic", comme l'exige le paragraphe 4 de l'art. 175 de la loi des chemins de fer de 1903.

La législature avait dans une large mesure confié les intérêts de cette partie de la ville aux autorités municipales. La Commission crut que la législature ne devait

pas gêner l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, excepté pour des raisons graves, et que l'on devait s'en rapporter presque entièrement à elle pour décider si un chemin de fer ou quel chemin de fer devait être autorisé à construire un embranchement dans le voisinage.

Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'autorisation serait donnée à une compagnie choisie par la cité, mais le fait que la cité avait consenti à laisser construire une telle ligne tendrait à montrer son importance, et le choix de la cité aurait beaucoup de poids pourvu que les conditions parussent suffisantes à la Commission pour sauvegarder les intérêts des autres conpagnies de chemin de fer aussi bien que ceux du public.

N° 257.—La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique *vs* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'adressa à la Commission, en vertu de l'article de 123 de la loi des chemins de fer de 1903, pour obtenir une ordonnance ratifiant le tracé d'une division de sa ligne principale s'étendant de Portage-la-Prairie à la Petite rivière Saskatchewan, dans le Manitoba.

Le plan du tracé fut approuvé par le ministre des Chemins de fer, tel que prescrit par l'article 122 de la loi des chemins de fer de 1903 et par le gouverneur en conseil.

Il fut objecté de la part de la Compagnie du Pacifique-Canadien que le prolongement du tracé projeté de la ligne de la requérante jusqu'à la ligne de division entre les provinces du Manitoba et Saskatchewan se rapprocherait beaucoup (une distance de 9 ou 10 milles) des embranchements du Pheasant-Hills et Manitoba-Nord-Ouest de la Compagnie du Pacifique-Canadien, contrairement à l'esprit et l'intention du Parlement, tel qu'il appert dans la loi constituant la compagnie requérante, laquelle exige une distance approximative de 30 milles entre sa ligne et les autres; et que cette requête comporte une importante question de droit, à savoir, l'interprétation juste et véritable de la loi constituant la corporation, et sur laquelle la commission voudra peut-être obtenir l'opinion de la cour suprême du Canada.

Audition à Ottawa, le 4 septembre 1905.

Jugé, le 4 septembre 1905.

Le président de la Commission: Je ne vois pas de question de droit dans cette demande. La compagnie a obtenu la ratification d'une loi spéciale l'autorisant à construire une ligne entre deux endroits déterminés. Le Parlement a autorisé cette ligne, et ce n'est pas à la Commission d'en défendre la construction.

La loi des chemins de fer, qui, à son sens, doi se lire dans le même sens que la loi spéciale, exige l'homologation du tracé par le ministre des Chemins de fer. Cette homologation ayant été faite, le tracé est censé être celui qui sera suivi, et il ne saurait être changé que par le ministre. La Commission n'a aucun pouvoir arbitraire de rejeter ou accepter le tracé approuvé par le ministre. Cette approbation ayant été donnée, la Commission ne peut qu'admettre qu'il existe une compagnie autorisée à construire une ligne sur le tracé approuvé. La Commission n'a pas le droit de dire que la ligne ne sera pas construite sur ce tracé. Elle doit envisager les plans du tracé simplement comme ceux d'une partie de la ligne d'après le tracé localisé, et elle ne peut que décider si les détails de ce tracé sur le parcours doivent être ou ne pas être adoptés.

Il peut y avoir des raisons pour elle de modifier légèrement le tracé, tout en se conformant au plan général approuvé par le ministre

Bien que la Commission doive se garder autant que possible de révoquer en doute les opinions du ministre, cependant, nous ne la verrions pas approuver ce tracé si elle croyait que le ministre avait mal interprété la loi, et n'avait pas le droit d'autoriser ou sanctionner le tracé en vertu de la loi spéciale de la compagnie du chemin de fer. Il se présente ici une question de ce genre. A mon sens, cependant, il n'y a

pas le moindre doute que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a le droit de construire sur le tracé qui a été choisi, et le ministre a le droit d'homologuer ce tracé.

La loi constitutive de la compagnie lui donne le droit de construire une ligne depuis Moncton jusqu'à l'océan Pacifique, et certains endroits par lesquels elle doit passer sont indiqués. Le ministre est lié à ces conditions.

Comme question de droit, l'article qui a été mentionné et qui est censé imposer certaine restriction se rapportant au tracé dans le Nord-Ouest ne lie pas le gouverneur en conseil. En premier lieu, cet article exige l'homologation du tracé par le gouverneur en conseil, à qui il enjoint d'avoir égard à un certain principe; qu'il doit respecter ce principe, excepté lorsqu'il s'agit d'atteindre des endroits communs. Voici donc une exception. Puis, il ajoute: " Ou pour autres raisons satisfaisantes ". Il stipule encore (autre exception) que le tracé, autant que faire se pourra, devra passer à telle distance que le gouverneur en conseil jugera raisonnable, mais généralement à une distance de pas moins de 30 milles d'aucune autre ligne principale de chemin de fer. De fait, il n'y a pas de restriction quant aux trente milles. C'est une idée suggérée tout bonnement, à laquelle le gouverneur en conseil peut, en quelque façon, se croire obligé de souscrire. Le fait même qu'une partie de la ligne est définie, et que certains détails sont indiqués comme ligne de conduite à suivre dans l'homologation de cette partie particulière du tracé, serait une preuve que le reste du parcours est libre, comme il le serait à n'importe quel autre chemin de fer aux termes de la loi générale et de sa loi spéciale, lorsque cette dernière n'offre aucune restriction quant au parcours.

Jugé, que la question de droit n'est pas assez sérieuse pour déterminer la Commission à la soumetttre à la cour suprême avant de procéder en la forme ordinaire, et qu'une ordonnance émane approuvant les plans.

N° 25.—La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 139 de la loi des chemins de fer de 1903, demande à être autorisée à prendre possession de certains autres terrains situés au nord de l'Esplanade et entre les rues Young et York, en la cité de Toronto, et de régler la minute de l'ordonnance qui accompagne sa demande.

Le 19 avril 1904, un grand incendie ravagea la partie commerciale de la cité de Toronto. Le 4 mai 1904, avant que les propriétaires-tenanciers eurent pris les mesures requises pour la reconstruction, la présente requête, qui se rapporte à une partie de la superficie ravagée, fut faite. Une autre requête, concernant une étendue plus considérable de cette superficie, fut dressée le 10 août 1904.

La requête était faite selon les formes requises par la loi, à savoir, pour obtenir l'autorisation d'exproprier des terrains ravagés par l'incendie et autres terrains.... dans le but " d'accommoder davantage le public et le trafic de son chemin de fer ". Le résultat de cette requête fut qu'aucun des propriétaires affectés n'avait complété ses travaux sur la superficie ravagée, en vue de restaurer les édifices détruits.

Les deux points importants suivants furent soulevés à l'audition:

Premièrement, quant à la juridiction de la Commission. L'on prétendit que les raisons alléguées en vertu de l'article 139 de la loi des chemins de fer n'étaient pas suffisantes pour justifier l'intervention de la Commission.

Deuxièmement, quant à la question d'indemnité aux personnes intéressées aux terrains à exproprier.

Audition, le 26 mai, le 22 juillet, le 9 décembre 1904, et le 5 janvier 1905 à Ottawa, et les 22 et 23 décembre 1904 à Toronto.

Jugement, le 23 février 1905.

Killam, président de la Commission: (4, Can. des chs de fer Can., p. 290):

La Commission peut adjuger non seulement sur le trafic venant de près ou de loin à la gare du chemin de fer de la compagnie requérante, mais aussi sur le trafic futur du chemin de fer et la commodité future du public.

En adjugeant sur la question d'indemnité, la Commission peut ordonner tout ce qu'elle voudra aux pétitionnaires, même le déboursement de fonds, en sus de l'indemnité allouée d'ordinaire en vertu de la loi, mais telle indemnité supplémentaire ne saurait être accordée que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

Jugé, qu'il ne doit pas être payé d'indemnité aux propriétaires pour les dommages causés à leurs affaires depuis l'incendie et durant l'instance en expropriation devant la Commission, mais l'intérêt est accordé depuis la date de la première requête en expropriation.

Bernier, vice-président de la Commission (dissident) : Les règles qui régissent l'attribution de l'indemnité sont fixées par la loi des chemins de fer, et la Commission n'a pas le droit d'ordonner le paiement d'une indemnité pour des dommages autres que ceux qu'autorise la loi dans les cas ordinaires d'expropriation prévus par la loi des chemins de fer.

Mills, commissaire (dissident) : Qu'il peut être accordé une indemnité en vertu de l'article 139 pour les pertes causées au commerce durant l'insatnce en expropriation, et que la présente cause en est une de ce gnre.

N° 183.—Dans l'affaire du Grand-Tronc et des villes de Saint-Henri et Sainte-Cunégonde.

La Compagnie du Grand-Tronc demanda à se faire autoriser à exproprier, pour les fins de son parc, des terrains appartenant aux cités de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde, dans la province de Québec.

Audition à Ottawa le 14 février, et à Montréal le 22 février 1905.

Jugement, le 2 mai 1905.

Killam, président de la Commission (4, Cause des chemins de fer du Canada, page 277) :

En vertu des articles 118 et 139 de la loi des chemins de fer de 1903, les compagnies de chemiins de fer ont le droit d'exproprier les terrains appartenant aux municipalités et employés par elles à des fins municipales.

N° 204.—Reid et la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

C'est une demande par un particulier en vertu de l'article 186 de la loi des chemins de fer de 1903, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique à faire et maintenir des passages pour le public au-dessus ou au-dessous de sa ligne aux endroits ou celle-ci longe la propriété du requérant; cette demande est basée sur un prétendu marché entre le requérant et la compagnie de chemin de fer, et censée avoir été conclu par M. J. R. Booth au nom de la compagnie.

L'existence et les conditions du prétendu marché, de même que le droit de M. Booth d'engager ainsi la compagnie furent contestés. La ligne de chemin de fer fut construite sur les terres du requérant, qui céda l'emplacement de la voie. Il divisa ensuite en lots à bâtir, croisés de rues, certains terrains longeant la voie ferrée, et la requête tendait à obtenir l'autorisation de passer ces rues à travers la voie.

La municipalité avait négligé de se conformer à l'article 632 du code municipal, statuts revisés d'Ontario de 1897, chapitre 223, lorsqu'elle avait fait adopter un règlement qui était censé convertir ces chemins en rues publiques.

Il fut objecté que le requérant n'était pas la partie compétente à procéder à cette demande, mais que la municipalité seule avait ce droit, et que ces rues ne pouvaient être ouvertes à travers la voie ferrée sans l'adoption préalable d'un règlement municipal à cet effet, et après avoir rempli les formalités en question.

Audition à Ottawa, le 16 mai et le 6 juin 1905.

Jugement, le 9 juin 1905.

Killam, président de la Commission (4, Cau. des chemins de fer Can., p. 272) :

1. En vertu de l'article 186 une compagnie de chemin de fer ou d'autres peuvent demander à une compagnie de chemin de fer, ou à d'autres en certains cas, d'établir un passage public.

2. Le règlement de la municipalité enjoignait d'une façon impérative l'établissement, malgré la compagnie, d'un passage public à travers la voie du chemin de fer.

3. La loi des arpentages, statuts revisés d'Ontario de 1897, chapitre 181, article 39, ne peut pas établir de passage public en travers les terrains d'une compagnie de chemin de fer ni donner le droit au requérant de prolonger ses rues à travers la voie ferrée.

4. Il est loisible à une compagnie de chemin de fer, avec l'autorisation de la Commission, de désigner certaines parties de son emplacement de voie comme passages publics, et de les destiner à ces fins, et la municipalité peut les accepter sans faire adopter de règlement à cet effet.

5. Le requérant n'a droit qu'à une ordonnance de la Commission autorisant la compagnie de chemin de fer à désigner et établir tels passages publics. Les règlements de la municipalité pourront servir d'acceptation de tels passages publics.

6. La Commission ne peut exiger spécifiquement l'exécution de tels marchés. Elle n'a pas le droit de forcer le chemin de fer à établir le passage public à la demande du requérant.

7. Comme nul autre tribunal ou autorité que la Commission peut légalement autoriser la compagnie ou autre personne à établir un passage public, la requête est maintenue pour permettre à la Commission de déciider si elle accordera cette autorisation.

N° 191.—La Compagnie de chemiin de fer Guelph et Goderich *vs* la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

C'est une requête de la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderiich, en vertu de l'article 137, pour avoir l'autorisation de s'emparer de certains terrains du chemin de fer Grand-Tronc, de s'en servir et de les occuper.

Le terrain à acquérir faisait partie d'une lisière longeant le port, dans la ville de Goderich, sur le côté riverain de laquelle la Compagnie du Grand-Tronc avait plusieurs voies et autres commodités. L'étendue à obtenir n'était pas occupée par les voies ni autrement employée par la Compagnie du Grand-Tronc, mais cette compagnie prétendait qu'elle aurait peut-être besoin de ce terrain avant longtemps pour y poser deux voies additionnelles pour les fins de son trafic.

La compagnie requérante voulait non seulement obtenir le terrain absolument nécessaire à ses voies, mais aussi une autre lisière comme appui.

L'ingénieur en chef de la Commission fit rapport qu'une seule voie suffirait raisonnablement à l'avenir aux besoins du Grand-Tronc, et que l'étendue qu'il recommanderait d'autoriser à la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich était la plus restreinte que cette dernière pourrait légitimement demander pour la pose de ses voies et leur soutènement.

Audition à Ottawa, le 21 mars 1905.

Jugement, le 17 juillet 1905.

Killam, président de la Commission: La législature a conféré des pouvoirs très étendus qui permettent aux compagnies de chemin de fer de s'emparer d'immeubles malgré les propriétaires. Dans l'exerciice de ces pouvoirs, les compagnes causent souvent de la gêne et des embarras aux particuliers, et dans bien des cas ils leur permettent de les déposséder d'immeubles absolument nécessaires à leur besogne.

L'article 137 de la loi des chemins de fer de 1903 expose les compagnies de chemins de fer aux mêmes rigueurs qu'elles ont le droit d'imposer aux particuliers aux termes des dispositions générales de la loi concernant l'expropriation.

C'est le désir du Parlement qu'il n'y ait pas d'obstacle à la construction de nouveaux chemins de fer, et que les chemins de fer existants n'aient pas le droit d'exercer à aucun endroit un monopole sur les terrains avantageusement situés pour les fins d'un chemin de fer.

La Commission a le pouvoir de par la loi d'autoriser une compagnie de chemin de fer à occuper et employer pour son usage les terrains d'une autre, même si cette der-

nière doit en souffrir des dommages ou des pertes considérables. Comme il doit y avoir une indemnité proportionnelle, il faut éviter le plus possible ces dommages, à moins que le public l'exige impérieusement.

Il est difficile d'estimer à l'avance les besoins probable d'un avenir éloigné. Dans les cas comme celui-ci, il faut s'efforcer de prévoir les besoins futurs; et si c'est possible il ne faut pas autoriser l'empiétement sur l'immeuble dont le chemin de fer existant peut raisonnablement avoir besoin pour les fins de son entreprise. D'un autre côté, la Commission doit se garder contre l'estimation exagérée par une compagnie existante de ses besoins futurs, dans le but de gêner un concurrent en perspective.

Il n'a pas été prouvé que la Compagnie du Grand-Tronc a même besoin d'une voie supplémentaire pour les besons de son trafic. "Quand ce temps sera arrivé la Commission, ou quiconque exercera son autorité actuelle, pourra prendre les dispositions qu'elle jugera à propos."

Jugé, que la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich soit autorisée à prendre possession pour son usage des terrains que l'ingénieur juge raisonnablement nécessaires pour les fins de son entreprise, l'indemnité pour ces terrains devant être payée au prix convenu entre les deux compagnies, ou, si elles ne s'entendent pas, par la Commission.

Jugé, aussi, que la commission, tout en ayant le droit de rescinder ou modifier ses ordonnances, stipule spécialement que la présente est sujette à être modifiée ou rescindée par la Commission; ainsi les parties seront suffisamment averties que cette modification pourra être faite selon que l'exigeront les développements futurs.

N° 249.—La Compagnie de tramways de Preston et Berlin *vs* la Compagnie du Grand-Tronc.

La Compagnie de tramways de Preston et Berlin demanda, en vertu de l'article 137 de la loi des chemins de fer, 1903, l'autorisation de prendre possession pour son usage de terrains suffisants sur l'emplacement de la voie de la Compagnie du Grand-Tronc au passage des rues Erb et Caroline, dans la ville de Waterloo, pour lui permettre d'effectuer le passage de sa voie à ces endroits.

La Compagnie de tramways de Preston et Berlin fut constituée par lettres patentes émises sous le grand sceau de la province d'Ontario.

L'audition eut lieu à Ottawa le 29 août 1905.

Killam, président de la Commission: L'article 137 donne le pouvoir à une compagnie, si la Commission l'en autorise, de prendre possession pour son usage des terrains d'une compagnie de chemin de fer. L'expression "la compagnie" mentionnée dans cet article signifie une compagnie de chemin de fer selon l'autorité législative du Parlement.

La Commission n'a pas le pouvoir d'autoriser la prise de possession des terrains mentionnés dans la requête.

N° 318.—Bertram et fils *vs*—embranchement.

C'est une demande de la compagnie à responsabilité limité Bertram et fils de Dundas, Ont., pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie de tramways de Hamilton et Dundas et à la Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, ou l'une d'elles, de construire et maintenir un embranchement depuis la ligne des tramways de Hamilton et Dundas, à la rue Hatt, en la ville de Dundas, jusqu'aux terrains et établissements des requérants.

La Compagnie de tramways de Hamilton et Dundas fut autorisée par une loi provinciale d'Ontario, et n'a jamais été déclarée d'utilité publique par le Parlement.

La compagnie requérante prétendait que la Commission avait juridiction en vertu de l'article 7 de la loi des chemins de fer de 1903.

Cet article prescrit que " tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur dont la construction ou l'exploitation est autorisée par loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un

chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer qui relève, lors de ce raccordement ou croisement, de l'autorité législative du Parlement du Canada, est, quoique non déclaré d'utilité publique, sujet aux dispositions de la présente loi relativement au raccordement ou au croisement, ou au trafic d'entier parcours...."

La Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo relève de l'autorité législative du Parlement.

Audition à Toronto le 11 décembre 1905.

Jugement le 11 décembre 1905.

Killam, président de la Commission: Ces chemins de fer provinciaux sont déclarés d'utilité publique sous le rapport seulement du raccordement physique, du croisement de l'un par l'autre, et du trafic d'entier parcours entre eux. Il n'est pas question de la construction de voies d'embranchement ou de donner des commodités de trafic.

L'objet de cette disposition est de soumettre ces lignes provinciales à l'autorité de la loi fédérale pour certaines fins seulement, et non pas d'astreindre toutes ces lignes, quand une fois elles se sont raccordées avec un chemin de fer d'utilité publique, dont elles forment en quelque sorte une partie, à l'autorité complète de la loi pour toutes les fins.

Jugé, que la Compagnie de tramways de Hamilton et Dundas ne tombe pas sous la juridiction de la Commission, et que la Commission n'a pas le droit par conséquent de lui ordonner de construire un embranchement.

N° 264.—La Compagnie du chemin de fer PacifiqueCanadien *vs* le township de Dumfries.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demande l'autorisation de construire et exploiter une ligne de chemin de fer durant une période d'années sur le chemin public actuel, dans le township de Dumfries-nord, Ontario, de fermer au public une partie du dit chemin, et d'ouvrir un nouveau chemin à la place de celui-ci.

La compagnie avait un embranchement entre sa voie principale à Ayr et un moulin, et de cet embranchement rayonnaient des voies allant à une fosse à gravier, lesquelles croisaient le chemin en question.

Des arrangements avaient été conclus avec les propriétaires des immeubles adjoignant la fosse à gravier sur un côté du chemin public et la voie de service du moulin sur l'autrre côté du chemin pour l'acquisition d'autres terrains à gravier. La compagnie désirait excaver plus avant dans la montagne à une profondeur beaucoup plus basse que le niveau du chemin public, et à cette fin, enlever le sol du chemin public à une profondeur uniforme; elle désirait aussi faire dévier le chemin public pour une période de quinze ans en le faisant passer tout autour de son terrain et le croiser sur un côté par l'embranchement reliant la station d'Ayr, le moulin et la fosse à gravier.

On objecta que la loi des chemins de fer n'autorise pas la déviation d'un chemin public si ce n'est pour un croisement par une ligne principale ou *vice versa.*

Audition à Galt, le 6 novembre 1905.

Jugement.

Killam, président de la Commission: Le gravier est néecssaire au ballastage convenable d'une ligne de chemin de fer pour en assurer l'efficacité. La méthode ordinaire employé pour se procurer ce gravier est de construire des embranchements ou des voies de stationnement jusqu'aux mines, et de l'en enlever jusqu'aux endroits requis au moyen de locomotives et de wagons.

L'article 141 indique l'intention du Parlement de conférer à une compagnie de chemin de fer le pouvoir d'acquérir des sablonnières et d'y construire des embranchements.

Bien que la compagnie ait le pouvoir d'acheter des terrains à gravier et le droit de passage pour y conduire, il est inutile d'avoir recours aux formalités prescrites par l'article 141. La compagnie a le droit, pour les fins de tel embranchement, d'exercer

les pouvoirs que lui confère la loi concernant la déviation des chemins publics, tout aussi bien que s'il s'agissait de la construction et de l'exploitation d'une ligne principale.

Afin de pouvoir excaver commodément la fosse à gravier jusqu'à la profondeur de la couche et d'y amener facilement les trains de ballast, la compagnie devra creuser à travers le chemin public à plusieurs endroits. Une seule excavation assez large pour une voie simple suffirait. Pour maintenir le chemin public en bon état à son endroit actuel, il faudrait un long chevalet ou une série de chevalets.

Au lieu de cela, la compagnie peut convenablement être autorisée à détourner le chemin public à cet endroit tant qu'elle n'aura pas épuisé les couches de gravier qui s'y trouvent.

Le code municipal d'Ontario autorise la municipalité à disposer à sa guise du gravier qui se rencontre sous le sol d'un chemin public et de décréter d'empiétement quiconque s'en emparerait. La compagnie de chemin de fer ne veut pas priver la municipalité du gravier qui se rencontre dans le sol de son chemin public, et consent à remettre le chemin public dans un état convenable pour la circulation quand elle aura terminé ses excavations.

L'article 2, paragraphes (*s*) et (*bb*), et les articles 118, 119, 141 et 186 de la loi des chemins de fer de 1903 sont indiqués.

Jugé, que la déviation du chemin soit autorisée à des conditions qui sauvegarderont suffisamment les intérêts de la municipalité et ceux du public.

N° 263*b*.—T. D. Robinson et Fils *vs* la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

T. D. Robinson et Fils demandent une ordonnance pour enjoindre à la Compagnie du Canadian-Northern de remettre en place l'embranchement indûment enlevé du terrain des requérants contigu à la gare, à la ligne principale et au parc de la compagnie du chemin de fer en la cité de Winnipeg, ou de le remettre à tout autre endroit sur le terrain des requérants que la Commission jugera équitable; ou bien que la livraison générale de toutes leurs marchandises soit faite à la voie de service qui règne actuellement tout près du parc des requérants, et pour tout autre redressement que la Commission jugera équitable.

Les requérants possèdent des terrains contigus à la ligne principale, à la gare des voyageurs et au parc de la compagnie du chemin de fer en la cité de Winnipeg; ils avaient autrefois sur leur terrain un embranchement particulier qui s'étendait jusque dans le parc de la dite compagnie et se raccordait au chemin de fer. C'est la compagnie du chemin de fer qui avait construit et qui possédait cet embranchement; elle n'avait cependant jamais acquis aucun titre à aucune partie du terrain des requérants traversés par le dit embranchement.

Plus tard, la compagnie enleva cet embranchement, alléguant qu'il ne lui était plus commode de continuer ce service aux requérants, qui s'adressèrent alors à la Commission.

Il fut objecté de la part de la compagnie de chemin de fer que la commission n'avait pas le pouvoir d'accorder la demande, que le seul article de la loi des chemins de fer autorisant la Commission à ordonner la construction d'embranchements est l'article 176, et à moins que les parties ne consentent à une ordonnance comprenant quelque autre disposition, la Commission serait forcée d'émettre son ordonnance strictement en conformité des dispositions de cet article.

Audition à Winnipeg, le 11 septembre 1905.

Jugement, le 6 janvier 1906.

Killam, président de la Commission: En enlevant aux pétitionnaires l'embranchement et le raccordement dont ils avaient eu jusque-là la ojuissance, la compagnie de chemin de fer les priva de commodités légitimes qu'elle devrait être forcée de rétablir.

Les requérants n'ont pas invoqué l'article 176 de la loi des chemins de fer, en leur qualité d'industriels, pour obtenir une ordonnance enjoignant la construction

d'un embranchement. Leurs terrains sont contigus au parc de la compagnie de chemin de fer, et il n'était pas besoin d'une ordonnance pour permettre à la compagnie de chemin de fer de construire une ligne sur son propre terrain jusqu'à la ligne de division entre son dit terrain et celui des requérants, ou d'effectuer un raccordement à la dite ligne de division avec une voie de service sur le terrain des réquérants et et d'y faire circuler des wagons dans les deux directions.

La voie de service et le raccordement, le privilège de charger les wagons et de livrer les marchandises pour le transport sur cette voie de garage, de même que la réception et le déchargement des marchandises par ce moyen, peuvent être légitimement réclamés comme commodités au sens de la loi.

Bien que la Commission ne soutienne pas que la compagnie de chemin de fer doive être forcée de fournir toutes ces commodités à tous les requérants, cependant, vu que la compagnie les avait jusque-là fournies à la compagnie et que c'était son habitude de les fournir libéralement à tous ceux qui étaient engagés dans la même ligne d'affaires et d'autres encore, et vu les faits et circonstances additionnels qui ont été révélés, ces commodités devraient être considérées comme légitimes et raisonnables et telles que la compagnie devrait fournir aux requérants.

Dans ces circonstances, la cessation de ce service aux requérants n'était pas raisonnable. Il ne faut pas permettre aux compagnies de chemin de fer d'accorder et d'enlever ces commodités au gré de leur caprice.

Une ordonnance enjoignant à la compagnie, selon les termes généraux de l'article 253, qui prescrit de donner à ceux qui en font la demande tous les moyens nécessaires pour recevoir facilement, etc., ne serait pas suffisante. Les autorités que les juristes de la compagnie de chemin de fer ont citées n'établissent pas conclusivement, dans l'esprit de la Commission, que celle-ci n'a pas juridiction pour ordonner spécifiquement la continuation d'un service discontinué sans raison.

Jugé, qu'une ordonnance émane enjoignant à la compagnie de chemin de fer de rétablir la commodité d'un embranchement dont les requérants jouissaient auparavant pour le transport, l'expédition et la réception des marchandises, de même que le raccordement requis à ces fins entre un embranchement et une voie de garage sur le terrain des requérants, ou bien de permettre aux requérants de faire ces travaux et d'en supporter tous les frais. Il sera aussi facultatif à la compagnie de construire la voie entre tel endroit sur sa ligne et tel endroit sur le terrain des requérants qu'elle jugera convenable.

L'ordonnance a été affichée le 19 février 1906.

N.B.—La compagnie de chemin de fer interjeta appel de cette ordonnance à la cour suprême du Canada, en date du 19 février 1906, sur la question de juridiction. L'appel fut renvoyé.

N° 269*a*.—La Corporation des constructeurs de Winnipeg.

C'est une demande de la Corporation des constructeurs de Winnipeg pour obtenir une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Manitoba d'échanger mutuellement le trafic des marchandises à Winnipeg.

Audition à Winnipeg, le 11 septembre 1905.

Killam, président de la Commission: Les compagnies de chemin de fer n'ont pas le droit, en vertu des articles 214 et 253 de la loi des chemins de fer de 1903, d'établir une préférence sur certaines catégories de trafic en refusant d'accorder, pour diverses commodités, les mêmes avantages d'échange mutuel qui sont accordés pour d'autres produits, mais la Commission n'a pas jugé qu'il convenait d'enjoindre aucun changement immédiat dans la pratique des chemins de fer, à cause de l'encombrement du trafic qui régnait à ce moment sur les lignes du Manitoba.

Jugé, qu'une ordonnance enjoignant qu'à partir du 1er janvier 1906 et après cette date toutes les marchandises transportées par plein chargement de wagon sur le chemin de fer Pacifique-Canadien ou sur le Canadian-Northern, ou livrées à d'autres compagnies à Winnipeg ou Saint-Boniface pour le transport, devront être transférées

s'il y a lieu, par une compagnie à une autre dans le wagon original, à un endroit où leurs lignes se raccordent dans le voisinage de Saint-Boniface ou de Winnipeg.

Vu l'état de la ligne sur le côté ouest de la rivière Rouge, communément appelée la voie des transferts, et l'insuffisance manifeste de cette ligne aux besoins de l'échange du trafic, les compagnies étaient libres d'effectuer ce transfert aux endroits où elles s'en croyaient justifiées par les circonstances.

N° 212.—La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Il s'agissait d'une demande de la part de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de fournir les moyens voulus d'effectuer convenablement l'échange du trafic entre les deux compagnies sur l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc autorisé par une ordonnance du 6 juillet 1904, s'étendant d'un endroit sur la ligne de la compagnie entre London et Saint-Mary's jusqu'à la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien entre London et Toronto, et de fixer le montant que coûtera ce service d'échange et de déplacement des wagons sur le dit embranchement.

Le seul raccordement entre ces deux lignes de chemins de fer à ou près de London était au moyen de cet embranchement.

Les lignes du chemin de fer Grand-Tronc existaient à London longtemps avant la construction des lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette compagnie y avait un terminus et beaucoup de commodités, y compris de nombreuses voies de service jusqu'aux hangars ou fabriques des gens d'affaires ou industriels. Elle faisait un trafic considérable à cet endroit. D'un autre côté, les commodités au terminus du chemin de fer Pacifique-Canadien à London étaient comparativement restreintes.

Au moyen de cet embranchement, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien eut un succès direct à un grand nombre de maisons commerciales qu'elle n'atteignait pas auparavant.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc objecte que le raccordement projeté devant être plus profitable à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qu'à elle-même, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devrait recevoir de beaucoup la plus large part dans le partage des taux perçus sur le trafic échangé entre les deux compagnies—beaucoup plus large que celle qui serait censée être une rémunération raisonnable pour le simple service rendu en amenant les wagons sur cet embranchement et les commodités du terminus de London, de même que pour le chargement et le déchargement des dits wagons.

Articles 253, 266, 267 et 271 de la loi des chemins de fer de 1903 invoqués à l'appui.

Audition à Ottawa, le 20 juin 1905.

Jugement le 16 juillet 1905.

Killam, président de la Commission: Les dispositions de la loi des chemins de fer qui obligent les compagnies de chemins de fer à échanger ainsi le trafic aux points de raccordement ont été prescrites non pas dans le but de bénéficier une compagnie de chemin de fer au détriment d'une autre, mais uniquement dans l'intérêt public. La loi ne peut pas forcer une compagnie à accorder une indemnité à une autre qui réclamerait une compensation pour conserver un avantage commercial. La répartition entre les compagnies de chemins de fer des taux imposés sur le trafic ainsi échangé devrait être basée sur le principe que le service des facilités fournies par les compagnies respectivement devrait être rémunéré d'une façon raisonnable, en proportion du trafic particulier échangé, et non en comparaison de la masse du trafic de la compagnie, ou d'autres motifs particuliers, ou des avantages respectifs qu'elles peuvent s'offrir mutuellement au point de raccordement, ou du dommage que l'une est exposée à subir et de l'avantage que l'autre est susceptible de retirer après avoir fourni les facilités prescrites par la loi.

La Commission ne peut convenablement s'occuper de la question du partage de ces taux ou de fixer les prix pour le garage des wagons; elle ne peut établir une règle générale, ni établir une règle particulière pour tous les points où les chemins de fer se soudent au Canada, car il faut dans chaque cas prendre note de la nature et de la valeur des services à rendre et des commodités à utiliser.

La Compagnie du Grand-Tronc étant tenue de fournir, pour le transport sur sa portion du parcours ininterrompu, pour sa réception et sa livraison, et pour le chargement et le déchargement des wagons qui lui sont destinés, les mêmes facilités que pour le trafic d'entier parcours ou pour le trafic qui lui est transféré en destination ou provenant des endroits éloignés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, la répartition des taux devrait se faire sur cette base.

Jugé, qu'une ordonnance émane enjoignant au chemin de fer Grand-Tronc de fournir toutes les facilités raisonnables et convenables pour recevoir, expédier et délivrer le trafic qui lui est présenté en wagons complets ou fractions de wagons pour le passage sur son embranchement en question et ses lignes y aboutissant, et pour les wagons vides ainsi amenés, et pour les marchandises qui lui sont présentées pour le transport jusqu'aux lignes ou sur les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien au moyen du dit embranchement, et pour l'échange, au moyen du dit embranchement, du trafic entre ses lignes et celles du chemin de fer Pacifique-Canadien aussi bien qu'entre les lignes du chemin de fer Pacifiqu-Canadien et celles d'autres compagnies se reliant aux lignes du Grand-Tronc; enjoignant de plus que les taux imposés sur tel trafic soient les mêmes que prescrivent les tarifs communs en existence entre les lignes intéressées, et s'il n'en existe pas, les taux imposés par le chemin de fer Pacifique-Canadien entre les mêmes endroits; enjoignant encore que dans la répartition des taux sur tel trafic, le chemin de fer Grand-Tronc ait le droit de demander et de recevoir les taux suivants pour le déplacement du trafic des marchandises et du bétail sur les voies de garage, en quantités de wagons complets, provenant ou en destination du chemin de fer Pacifique-Canadien à ou près de London au moyen du dit embranchement, à savoir:—

(*a*) Entre le point de raccordement de la voie d'échange du chemin de fer Grand-Tronc avec la voie de garage du chemin de fer Pacifique-Canadien, et toutes les voies de livraison et de garage appartenant au chemin de fer Grand-Tronc ou administrées par lui ou se reliant à ses lignes entre l'établissement de la *Canadian Packing Company* inclusivement, à l'est, et la voie d'échange de la Compagnie de tramways de London appelée voie de garage de Springbank, à l'ouest, sauf les prescriptions du paragraphe (*b*), un centin par cent livres, mais moins de $5 par charge de wagon, pour chaque traction complète dans les deux directions; l'enlèvement des wagons vides dans la direction opposée se fera sans frais.

(*b*) Pour le déplacement intermédiaire des transports communs ou d'entier parcours ou du trafic des bestiaux entre le point de raccordement désigné dans le paragraphe (*a*) et le point de raccordement du chemin de fer Grand-Tronc avec la ligne du chemin de fer Père-Marquette, $3 par wagon, dans l'une ou l'autre direction, indépendamment du poids; l'enlèvement des wagons vides dans la direction opposée se fera sans frais.

Jugé, de plus, que l'ordonnance enjoigne encore l'interdiction de tous les moyens, tels que le voiturage à titre gratuit, onéreux ou subventionné, destinés à égaliser les avantages des compagnies respectives du chemin de fer Pacifique-Canadien pour recueillir et livrer les marchandises à ou près de London, excepté la méthode ordinaire de voiturage publiée dans les tarifs de marchandises des compagnies respectives, et l'interdiction de tous les moyens de préférence, de prévention ou de distinction préjudiciables.

Date de l'ordonnance, le 25 juillet 1905. Affichée.

N.B.—L'appel de cette ordonnance du 25 juillet 1905 est maintenant pendant à la cour suprême du Canada.

Walker et al vs *la Compagnie de force motrice de Toronto et Niagara.*

Deux requêtes furent présentées à la Commission, l'une par John H. Walker et William Tuck, l'autre par James W. Alway, demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission qui autorise une déviation de la ligne de transmission établie par la Compagnie de force motrice de Toronto et Niagara, et approuvée par la Commission.

La Commission, par une ordonnance du 29 mars 1904, approuvait le tracé de la ligne de transmission de la Compagnie de force motrice de Toronto et Niagara à partir du 3e mille jusqu'au 38e mille de la rivière Niagara. Ceci comprenait le tracé sur les 7e, 18e et 19e lots de la 3e concession du township de Grimsby. Chacun des trois requérants possède un de ces lots.

Le 15 avril 1905, la Commission autorisa une déviation du tracé de cette ligne qu'elle avait approuvé. C'est cette ordonnance que l'on demandait de rescinder. La requête soumettait un nouveau tracé, à partir du 15e lot dans la 3e concession de Grimsby et s'étendant entre autres sur les lots 17, 18 et 19 à une distance approximative, sur ces trois lots, de trois quarts de mille au delà du tracé actuel.

Les requêtes en rescision de l'ordonnance du 15 avril 1905 étaient basées sur le fait que la loi des chemins de fer n'autorise pas une double expropriation, et qu'en réalité la compagnie ne faisait pas une déviation de sa ligne originale approuvée par la Commission, mais construisait effectivement une nouvelle ligne ou embranchement pour sa ligne originale.

Audition à Toronto, le 7 novembre 1905.

Jugement, le 12 avril 1906.

Killam, président de la Commission (5 Cau. des chemins de fer canadiens, 190): Jugé (1) que la compagnie en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par sa charte (2 Ed. VII, ch. 107, Cau.) n'a pas excédé son autorité en construisant une ligne, comme dans le cas d'une compagnie autorisée à construire entre deux terminus ou entre un nombre quelconque de lignes spécifiées.

(2) Que les cas de déviations se rapportant aux compagnies de chemins de fer ne s'appliquent pas.

(3) Sans prendre note de la question affectant la juridiction de la Commission de promulguer des ordonnances concernant les plans de tracés, les requêtes doivent être refusées.

La Compagnie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.*

Il s'agissait d'une demande de la Compagnie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson pour obtenir une ordonnance en vertu des articles 266 et 267, loi des chemins de fer, 1903, obligeant la Compagnie du Grand-Tronc à conclure avec elle un tarif commun pour le trafic circulant en partie sur le chemin de fer Grand-Tronc et en partie sur une ligne de steamers appartenant à la requérante.

La Compagnie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson exploite un chemin de fer depuis Saut-Sainte-Marie jusqu'à 70 milles au nord-ouest, et aussi un chemin de fer depuis le port de Michipicoten, sur le lac Supérieur, sur un petit parcours. Elle exploite et emploie une flotte de navires pour le transport des passagers et du fret entre Saut-Sainte-Marie et le port de Michipicoten, d'une part, et entre les endroits sur le lac Huron et autres eaux intérieures atteintes par le chemin de fer Grand-Tronc, d'autre part.

L'article 276 de la loi des chemins de fer est invoqué, parce qu'il étend les dispositiions des articles 266 et 267 au trafic mentonné.

Audition à Toronto, le 17 avril 1906.

Jugement, le 26 avril 1906.

Killam, président de la Commission (5 Cau. des chemins de fer canadiens, 196): Les articles 253 et 271 se rapportent uniquement au trafic par chemin de fer, et non au trafic entre un chemin de fer et une ligne de navigation.

Une ligne de steamers exploitée par une compagnie de chemin de fer allant aux ports qu'atteignent la ligne ou les lignes d'une autre compagnie de chemin de fer ne constitue pas un parcours ininterrompu au sens des articles 266 et 267 de la loi des chemins de fer de 1903.

La requête est refusée.

La cité et le comté de Saint-Jean vs *la Compagnie du Pacifique-Canadien*

La cité et le comté de Saint-Jean demandent une ordonnance enjoignant au chemin de fer Pacifique-Canadien, en conformité de l'article 187 loi des chemins de fer, 1903, de construire et maintenir des barrières convenables au passage d'une rue dans le village de Fairville, et d'une autre dans le village de Milford, que le chemin de fer Pacifique-Canadien croise à niveau.

Audition à Saint-Jean le 18 avril, et à Ottawa le 22 novembre 1905.

Jugement, le 5 juin 1906.

Killam, président de la Commission (5 Cau. des chemins de fer canadiens, 161: La compagnie du chemin de fer fut requise de construire et de maintenir des barrières au pasage de la rue à Fairville et de poser une sonnerie électrique au passage de la rue à Milford.

Jugé, que la Commission avait juridiction, aux termes de l'article 47 de la loi des chemins de fer de 1903, d'ordonner à la municipalité de contribuer aux frais de protection de ses rues publiques, tout comme les municipalités dans les autres provinces. La ville de Toronto *vs* la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, 37 J.C.S., 232, à l'appui.

Par une ordonnance ultérieure de la Commission, datée du 14 juin 1906, les frais d'installation, de service et d'entretien des barrières au passage de la rue Fairville furent mis à la charge de la compagnie de chemin de fer, et la compagnie et la municipalité devaient payer en parts égales les gages des gardiens de jour et de nuit; la compagnie devait supporter le coût de poser et d'actionner une sonnerie électrique au passage de la rue à Milford.

Au sujet de la répartition des frais pour la protection d'un passage à niveau.

Jugement du président de la Commission dans l'affaire des passages à niveau à Almonte (15 juin 1906) "..... avant l'institution de la Commission des chemins de fer, le comité des chemins de fer du Conseil privé, qui exerçait la juridiction en matière de protection des passages à niveau, avait pour habitude de prescrire aux municipalités et aux compagnies de chemins de fer le paiement en parties égales des frais de protection des passages à niveau quand le chemin public existait avant le chemin de fer; que la même pratique a prévalu devant cette Commission, bien qu'il soit admis qu'aucune règle fixe ne peut être posée pour déterminer si une municipalité doit participer aux dépenses, et dans quelles proportions s'il y a lieu.

Le chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto—Passages des rues de Thorold.

Il s'agissait d'une demande de la Compagnie de chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 186 de la loi des chemins de fer de 1903, pour se faire autoriser à croiser certaines rues de la ville de Thorold, dans le township de Thorold.

Audition à Hamilton, le 8 mai 1906.

La ville de Thorold s'opposa à la requête, alléguant que la requérante est une compagnie de chemin de fer ou de tramways, ou doit être ou est à la veille d'être exploitée comme chemin de fer de rue ou tramway et qu'elle ne peut être autorisée à traverser les rues de la ville sans l'autorisation préalablement obtenue de la municipalité par un règlement. La preuve n'a pas révélé que l'embranchement projeté était ou devait être un tramway. La ligne principale de la compagnie requérante fut construite sur le terrain de la compagnie et ne passait pas dans les rues de Thorold, ni ses voitures n'arrêtaient aux coins des rues pour laisser descendre ou prendre les voyageurs, mais arrêtaient seulement à ses propres stations.

En 1902, la compagnie requérante obtint par autorité fédérale et provinciale les biens et l'exploitation de la Compagnie de tramways électriques de Port-Dalhousie-Sainte-Catherine-Thorold (à responsabilité limitée), une compagnie autorisée par la législature d'Ontario à construire et exploiter un chemin de fer électrique, et la compagnie requérante exploite maintenant la ligne de cette compagnie de tramways dans et sur les rues Thorold et ailleurs; mais l'embranchement autorisé par une ordonnance de la Commission, et que la compagnie voulait croiser au niveau de ces rues, devait partir de la ligne principale de la compagnie requérante et non de sa ligne urbaine.

Jugement du président de la Commission le 19 juin 1906.

L'article 184 de la loi des chemins de fer de 1903 défend d'autoriser la circulation d'un chemin de fer urbain ou tramway dans un grand chemin public. Dans ce cas-ci, il s'agissait de l'autorisation de croiser les rues seulement. Mais, dans le cas d'une de ces rues, le croisement s'opérerait à un angle tel que le chemin de fer serait forcé de longer le chemin public sur une certaine distance, mais ce n'en est pas moins en apparence un croisement. L'esprit manifeste de la loi est d'exiger des compagnies de chemins de fer qui se proposent d'exploiter un tramway et d'employer les rues comme leur droit de passage, d'obtenir au préalable l'autorisation de la municipalité. La loi permet à une compagnie de passer ses lignes à travers une rue avec l'autorisation de la Commissiion, et la seule condtion est que la municipalité doit être consultée quand il s'agit d'un chemin de fer urbain ou tramway qui circule rans les rues, et non quand il s'agit du croisement d'une rue seulement.

Plainte de la Compagnie MacGregor-Gourlay (à resp. limitée).

C'est une plainte de la Compagnie MacGregor-Gourlay, à resp. limitée, au sujet de l'obtruction de la rue Water-sud, dans la ville de Galt, alléguant que la Compagnie de chemin de fer de Grand-Valley avait élevé ses voies de dix pouces à deux pieds au-dessus du niveau de la rue, en contravention au marché entre la compagnie et la municipalité le 13 septembre 1905.

Aux termes de cette convention, la compagnie était tenue entre autres choses—

(*a*) macadamiser la rue sur une largeur de 22 pieds là où c'était praticable, l'ouvrage devant être fait à la satisfaction du comité de la voierie, lequel avait l'autorité voulue pour dire quelle partie de la rue de 36 pieds de largeur devait être empierrée sur une largeur de 22 pieds;

(*b*) poser et maintenir la surface supérieure des traverses au niveau de la surface adjacente de la rue; mais là où la voie serait posée au centre ou à peu près au centre de la rue, elle devait poser et maintenir les rails de façon à ce que leur surface supérieure fut au niveau de la rue.

La convention stipulait aussi que tout différend devait être réglé par le comité des travaux du conseil municipal. La Commission envoya son ingénieur faire l'inspection de la ligne de chemin de fer de Grand-Valley sur le parcours de la rue Water, et il fit rapport "qu'à partir de l'extrémité du pont sur la Grande-Rivière jusqu'à l'extrémité sud de la propriété de la tannerie Beers, la voie, sur le parcours de la rue Water, était de 4 pouces à 12 pouces au-dessus du niveau de la rue, supprimant ainsi tout accès à l'autre côté de la rue.

L'ingénieur exprima l'opinion que la compagnie devrait baisser sa voie au niveau de la rue, afin de ne plus obstruer le passage aux propriétaires d'immeubles sur l'autre côté de la rue Water.

D'après les instructions reçues, la compagnie fut priée de dire à la Commission si elle s'était depuis conformée aux termes de la convention adoptée entre elle et la municipalité, et sur sa réponse affirmative le greffier de la ville fut notifié que la compagnie s'était soumise, et l'avis ajoutait qu'en vertu des articles 186 et 187 de la loi des chemins de fer de 1903, la commission a l'autorité voulue pour ordonner l'exécution de tels travaux, ou que des mesures soient prises qui, à son avis, sont le mieux adaptées pour faire disparaître ou réduire les chances de danger ou les causes d'obstruction créées par les voies des compagnies de chemins de fer ou susceptibles de l'être; et que dans le présent cas, la commission n'est pas liée par la décision du comité des travaux du conseil municipal, mais libre, si les autorités municipales laissent le chemin de fer et la rue dans un état tel que la circulation en est gênée, d'ordonnner à la ville, au lieu du chemin de fer, de prendre les moyens nécessaires de protéger le public.

25 juin 1906.

Au sujet de Cockerline et la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich.

Robert J. Cockerline demanda à la Commission une ordonnance pour forcer la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich de fournir à R. J. Cockerline trois passages de ferme sur sa ligne à travers l'immeuble du dit Cockerline, deux passages à niveau et un passage souterrain. La compagnie demanda la révocation de cette ordonnance, alléguant que la Commission n'a pas le droit de lui enjoindre de pratiquer un passage de ferme sous sa voie.

L'article 198 de la loi des chemins de fer de 1903 prescrit ce qui suit:

" Chaque compagnie doit faire pour les personnes dont le chemin coupe les terres des chemins de passage convenables et commodes pour les besoins de la ferme.

" Les animaux de ferme, lorsqu'ils traversent la voie, doivent être sous la garde d'une personne sûre, qui prend tous les soins et précautions nécessaires pour éviter les accidents ".

Dans la cause d'Armstrong contre le chemin de fer de la Baie-James, 7 O. W. R. 75, 12 O. L. R. 137, sir Wm Meredith, juge en chef, exprima l'opiniion que le premier paragraphe de l'article 198 ne s'applique pas à un chemin de passage sous la voie ferrée; il s'en rapporta principalement à la disposition qui exige la présence d'une personne sûre pour faire passer la voie aux bestiaux.

A ce sujet, il conviendrait d'invoquer l'article 191 de la loi des chemins de fer de 1888, qui prescrit à

" Toute compagnie d'établir un passage convenable et commode sur les fermes traversées par un chemin de fer, afin de faciliter la circulation à travers la voie des instruments, voitures et autres véhicules des cultivateurs ".

Le passage, aux termes de cet article, doit être commode et convenable pour les fins spécifiées.

Dans la cause de Reist contre la Compagnie du Grand-Tronc, 6, procédures judiciaires du Haut-Canada, 421, Draper, juge en chef, exprima l'opinion qu'aux termes de l'article 13, chapitre 51 14 et 15, Victoria qui exige d'une compagnie qu'elle "construise et maintienne", entre autres, "des passages de ferme pour l'usage des propriétaires de terrains adjoignant le chemin de fer", l'expression "passage de ferme" peut signifier "un passage en travers et sur le chemin de fer lui-même—un passage à niveau, ou un pont au-dessus, ou un tunnel au-dessous du chemin de fer", ajoutant: "Je ne vois rien dans la loi qui exclut nécessairement l'une ou l'autre de ces interprétations".

Le texte du premier paragraphe de l'article 198 est beaucoup modifié: il faut que les passages soient "commodes et convenables pour le passage du chemin de fer par les cultivateurs".

Dans la cause de Armstrong contre la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James, 70 W.R., 715, 12,0. L.R. 137, le savant juge en chef exprima un doute quant à la question de savoir si la Commission pouvait, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 198, forcer une compagnie de chemin de fer d'établir des passages souterrains.

Indépendamment de ce qui est dit au sujet du bétail dans le premier paragraphe, je n'aurais aucune hésitation à accepter le principe posé par le juge en chef Draper dans la cause de Reist contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et à l'appliquer à l'interprétation de l'article 191 de la loi de 1888.

En interprétant l'article 198 de la loi actuelle, nous devons, je crois, tenir compte du fait que, d'après la loi antérieure, des passages souterrains devaient être pratiqués lorsque d'autres passages convenables et commodes ne pouvaient être établis. Le paragraphe 2 est assez large dans sa phraséologie pour comprendre des passages sous terre. Il donne à la Commission le droit de forcer toute compagnie de chemin de fer d'établir un passage convenable sur chaque ferme, et l'autorise à régler comment, quand et où ce passage sera construit.

Le principal argument que l'on présente à l'encontre de cette manière de voir est que le mot "à travers" signifie "au-dessus" ou "à la surface de". Dans le dictionnaire de Webster, ce terme est défini comme signifiant "d'un côté à l'autre", "par le travers", "en travers", "par-dessus". Ce dernier mot implique certainement une chose placée au-dessus d'une autre, mais il n'en est pas de même des autres équivalents. Généralement, il faut recourir au contexte. L'on peut traverser une rivière sur un pont ou dans une chaloupe ou en nageant, ou par un tunnel au-dessous de l'eau. Il est parfaitement juste de dire qu'un rets ou un câble traverse une rivière bien qu'il soit au-dessous de l'eau.

L'article 184 de la loi des chemins de fer dit qu'un chemin de fer peut passer "sur le parcours, le long et en travers d'une voie publique".

L'article 186 porte que, sur toute demande pour permission de construire un chemin de fer "au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique", ordre peut être donné de le laisser passer au-dessus ou au-dessous de celle-ci. Par cet article, il est clair que la voie publique peut être établie au-dessous du chemin de fer, ou le chemin de fer au-dessous de la voie publique; mais le terme "à travers" a un sens tout aussi large.

L'article 197 du statut parle de drains et d'ouvrages de drainage "sur et à travers la propriété des propriétaires fonciers", et "sur et à travers le chemin de fer et les terres de la compagnie". Cet article s'applique, naturellement, aux drains souterrains, d'autant plus qu'il est dit "qu'aucuns travaux de drainage ne seront construits ou reconstruits sur, à travers ou sous le chemin de fer et les terres de la compagnie, etc.

Dans le cas actuel, le chemin de fer traverse la ferme de M. Cockerline sur un haut remblai, sur lequel il serait difficile de passer. Je ne crois pas qu'un passage à niveau (dans le sens ordinaire du terme) suffirait.

L'on a prétendu que M. Cockerline, en permettant à la compagnie de passer sur sa propriété et en acceptant l'indemnité qui lui a été offerte, a, par le fait même, renoncé à son droit à un passage sur sa ferme.

A mon avis, les témoignages rendus établissent directement le contraire. Il a été prouvé que M. Cockerline a agi à la suite d'assurances qui étaient de nature à le porter à croire et qui l'ont de fait porté à croire que sa demande à la Commission pour l'établissement d'un passage souterrain ne serait pas considérée comme non avenue s'il accordait à la compagnie un droit de passage sur sa terre et s'il acceptait une indemnité.

Dans les circonstances, il me semble que l'ordonnance qui a été rendue devrait être confirmée avec dépens tels que fixés par le secrétaire de la Commission.

Plainte de Staunton's, à responsabilité limitée, Toronto.

Il s'agit là d'une plainte faite par Staunton's, à responsabilité limitée, de Toronto, contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette maison alléguait que les prix exigés par ces compagnies pour le transport de la tapisserie expédiée de Toronto à divers endroits de la région orientale d'Ontario et dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse étaient exorbitants et plus élevés que les prix pour les articles de ce genre transportés dans la direction opposée, et elle demandait qu'une ordonnance fût rendue, désavouant le tarif qui avait été établi pour le transport de ces marchandises vers l'est et rétablissant le tarif qui existait antérieurement au 15 novembre 1905.

La cause fut entendue à Toronto le 9 mai 1906.

Jugement rendu par le commissaire en chef le 28 juin 1906.

La Commission considère que, vu la longue période de temps pendant laquelle l'ancien tarif est resté en vigueur, il y a tout lieu de supposer qu'il était raisonnable et qu'il n'y a rien pour justifier les changements qui y ont été faits; qu'en exigeant pour le transport des marchandises en question de Toronto vers l'est un prix plus élevé que pour le transport des mêmes marchandises de Montréal et d'autres endroits vers l'ouest, l'on fait injustement du tort aux expéditeurs de Toronto.

Le 31 juillet, la Commission a rendu une ordonnance portant que les compagnies susmentionnées devaient réduire le prix pour le transport des dites marchandises expédiées de Toronto à Montréal au chiffre de leur prix pour le transport des marchandises de même genre expédiées de Montréal à Toronto; que le prix de transport pour les envois à destination d'Ottawa et des localités intermédiaires ne devait pas excéder le prix de transport pour les envois à destination de Montréal; et que les prix de transport pour les envois à destination des localités situées à l'est de Montréal devaient subir une réduction équivalente à celle qui serait faite dans les prix de transport pour les envois à destination de Montréal; le tarit à établir conformément à cette ordonnance devant entrer en vigueur pas plus tard que le 10 septembre 1906.

P. C. Patriarche et la Compagnie "Burlington Canning Company" contre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la "Hamilton Radical Electric Street Railway Company".

Il s'agit là d'une demande faite en vertu des articles 253 et 271 de la loi des chemins de fer de 1903 pour forcer ces deux compagnies de chemin de fer à faire un échange de trafic.

La *Hamilton Radical Electric Street Railway Company* a été constituée en corporation par une loi de la législature de la province d'Ontario. Son chemin de fer n'a jamais été déclaré par le parlement fédéral être une entreprise à l'avantage général du Canada ou à l'avantage de deux ou plusieurs des provinces.

Le chemin de fer Grand-Tronc a été, par la loi des chemins de fer de 1888, déclaré être une entreprise à l'avantage général du Canada et a été soumis à l'autorité législative du parlement fédéral.

La loi de 1888 a été abrogée par le statut de 1903.

L'article 7 de ce dernier statut se lit comme suit:—

"Tout chemin de fer, tout chemin de fer urbain ou tramway à vapeur ou électrique dont la construction ou l'exploitation est autorisée par acte spécial de la législature d'une des provinces, ou qui se relie actuellement ou se reliera ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou croisera un chemin de fer relevant, lors de ce

raccordement ou de ce croisement, de l'autorité législative du parlement du Canada, est par le présent acte déclaré être une entreprise à l'avantage général du Canada, mais seulement quant à ce qui concerne ce raccordement ou ce croisement, ou le trafic d'entier parcours qui y passe, ou ce qui en dépend, et quant aux dispositions énoncées dans le présent acte relativement aux infractions et aux peines, aux eaux navigables et aux matières criminelles; et le présent acte sera applicable à cet égard seulement".

Quelques années avant l'entrée en vigueur de la loi des chemins de fer de 1903, un raccordement avait été établi entre les deux chemins de fer, mais aucune ordonnance n'avait été rendue ni en vertu de l'article 173 de la loi des chemins de fer de 1888 ni en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903 autorisant ce raccordement, bien que le comité des chemins de fer du Conseil privé eût permis, en 1897, de faire un croisement.

Cause entendue à Hamilton le 9 mai 1906.

Jugement rendu le 28 juin 1906.

Le commissaire en chef Killam (5 Can. Ry. Cas., 200) décida que le Parlement avait le droit de déterminer les conditions auxquelles un chemin de fer, non soumis à d'autres égards à son autorité législative, pourra se raccorder avec ou croiser un autre chemin de fer qui se trouve sous sa juridiction, et régler les obligations respectives des compagnies intéressées.

Article 91. (10) et (c) et article 92 (29) de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, articles 306 et 307 de la loi des chemins de fer de 188, et article 7 de la loi des chemins de fer de 1903, cité.

Comme les deux chemins de fer avaient été raccordés illégalement, aucune injonction ne pouvait être faite. Il fallait tout d'abord qu'une ordonnance, autorisant un raccordement, fût rendue conformément à l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903.

Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich contre la Guelph Radical Railway Company.

La Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich demande, suivant l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, la permission de croiser la voie de la *Guelph Radical Railway Company,* sur le chemin Elora, en dehors des limites de la ville de Geulph.

La Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich a été constituée en corporation par une loi du parlement fédéral, 4 Edouard VII, chapitre 81, sanctionnée le 6 juin 1904. Un plan indiquant l'endroit où cette compagnie désirait que sa voie traverse le chemin Elora, en dehors de la ville de Guelph, fut approuvé par le Commission le 2 juillet 1904, et déposé au bureau d'enregistrement le 8 du même mois, et avis de la chose fut publié dans les journaux locaux au cours du mois d'août 1904.

La requête de la Compagnie de chemin de fer Guelph et Goderich fut produite le 16 août 1905, et, le 16 octobre 1905, une ordonnance fut rendue, accordant à cette compagnie la permission de traverser la voie publique à cet endroit.

Le 25 mai 1905, par la loi 5 Edouard VII, chap. 91, la *Guelph Radial Railway Company* fut autorisée à prolonger sa voie sur le chemin Elora, en dehors de la ville de Guelph. Le tracé de ce prolongement avait été approuvé dans un règlement du conseil du comté de Wellington adopté le 4 juin 1904.

Cause entendue à Stratford le 4 décembre 1905.

Jugement rendu le 5 juillet 1906.

Le commissaire en chef Killam (5 Can. Ry. Cas., 180) décida que, étant donné que la *Guelph Radial Railway Company* avait obtenu le droit de prolonger sa voie antérieurement à la date de la demande faite par la compagnie requérante, les dépenses à faire pour opérer le croisement et pour protéger le public devaient être à la charge de cette dernière, comme dans tous les autres cas de ce genre.

Cotes de prix de transport erronées.

Commissaire en chef, 31 juillet 1906:

La Commission a été constituée pour faire observer la loi des chemins de fer et non pas les contrats ordinaires. A mon avis, la Commission ne doit reconnaître comme valides que les prix de transport indiqués dans les tarifs qui sont conformes au statut, et elle ne doit pas intervenir pour faire réduire ces prix sous le prétexte que l'agent d'une compagnie a coté des prix plus bas. Autrement, ce serait ouvrir la porte aux rabais et au favoritisme.

Dans les cas de cette nature, il faut recourir aux tribunaux ordinaires et réclamer des dommages-intérêts à cause de la violation d'un contrat spécial ou à cause de fausses représentations.

La loi qui étend la juridiction de la Commission aux tarifs des compagnies de messageries ne s'applique pas aux transactions passées, et la Commission doit se borner à approuver les tarifs qui seront établis à l'avenir et à voir à ce que l'on ne s'en écarte pas.

Commissaire en chef, 19 septembre 1906.

Droit de passage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Clover-Bar, Alberta.

Une plainte fut faite à la Commission au sujet des méthodes adoptées par les agents de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour l'acquisition des terrains dont la compagnie a besoin pour la construction de sa ligne.

Le commissaire en chef décida, le 9 octobre 1906, que la Commission n'avait aucune juridiction en la matière; que, en vertu de la loi des chemins de fer de 1903, après que le tracé de sa ligne a été approuvée, une compagnie de chemin de fer peut acquérir son droit de passage soit par cession volontaire de la part des propriétaires des terrains nécessaires ou par voie d'expropriation. Le statut ne donne à la Commission des chemins de fer aucune autorité en ce qui concerne l'un ou l'autre de ces modes d'acquisition de terrains. Ceux qui cèdent leurs terrains à un prix au-dessous de leur valeur à la suite de fausses représentations ou par contrainte doivent recourir aux tribunaux ordinaires. La procédure à suivre dans les cas d'expropriation est indiquée dans le statut, et la Commision n'a pas à juger si la manière dont on procède est régulière ou si l'indemnité qui est offerte est suffisante.

Wagons-poste.

Jugement rendu par le commissaire en chef le 10 octobre 1906:

Je doute que la Commission ait le droit de forcer les compagnies de chemins de fer de mettre les wagons-poste en avant des wagons à bagage. Elle a peut-être ce droit en vertu de l'article 212, paragraphe 2, de la loi des chemins de fer de 1903, mais, dans tous les cas, je crois que la chose devrait être laissée à la discrétion des fonctionnaires des chemins de fer.

Il n'est pas facile de déterminer s'il y a réellement un plus grand danger pour ceux qui sont dans le premier wagon que pour ceux qui sont dans le second.

Même si l'on devait avoir plus d'égards pour ceux qui ne sont pas au service des compagnies de chemins de fer, il n'y a aucune raison pour que les préposés du service postal soient mieux traités que les employés des compagnies de messageries.

Passages à niveau.

Exposé de faits tiré du jugement rendu par le commissaire en chef:

Au cours de la tournée o..cielle des membres de la Commision dans la région occidentale du Canada pendant l'été de 1906, un grand nombre de requêtes, par lesquelles l'on demandait que des passages fussent établis à travers les chemins de fer

dans la province d'Alberta, leur furent présentées. Une de ces requêtes se rapportait à plusieurs passages que l'on désirait avoir à travers la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de Calgary. L'affaire fut réglée à l'amiable entre la ville et la compagnie, et une ordonnance, conforme à l'arrangement qui avait été fait, fut rendue plus tard.

Dans une autre requête, de la part de la ville de High-River, celle-ci demandait qu'une ordonnance fût rendue, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un pasage convenabkle à l'endroit où sa voie croisait la Quatrième rue. dans cette ville. L'on alléguait dans la requête qu'il n'y avait aucun passage sur le chemin de fer entre la route de Calgary et Macleod et la Septième rue, d'après un plan qui montrait que la Quatrième rue occupait l'espace intermédiaire, et que l'ouverture de la Quatrième rue était nécessaire pour la pleine jouissance des rues de la ville et pour la sécurité des habitants.

Dans une troisième requête, la ville d'Olds demandait la permission d'établir des passages à travers le chemin de fer Pacifique-Canadien embranchement de Calgary et Edmonton), pour relier ensemble certaines rues de la ville situées de chaque côté de la voie ferrée.

Dans cette requête l'on alléguait qu'il existait autrefois certains passages sur les lignes de la Seconde rue et de la Troisième rue (qui étaient de grandes artères), mais que dans le moment le seul passage qu'il y avait dans la ville se trouvait à l'extrémité septentrionale de la ville, au nord de ces deux rues.

Dans une quatrième requête, la ville de Didsbury demandait qu'une ordonnance fût rendue "en vertu des articles 184 et 191 de la loi des chemins de fer de 1903, et particulièrement en vertu de l'article 187, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire et maintenir à perpétuité un passage convenable à l'endroit où la rue Hespeler, dans la dite ville de Didsbury, si elle était continuée vers l'est (une fois l'obstruction actuelle disparue), croiserait la voie de la dite compagnie de chemin de fer."

L'on alléguait dans la requête que la rue Hespeler, à Didsbury, "jusqu'au moment où elle fut barrée par la dite Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, c'est-à-dire jusque vers le 1er jour d'août 1906, était une voie publique, où la circulation se faisait librement". Il était de plus allégué qu'un contrat avait été passé entre la compagnie de chemin de fer et la ville pour faire de la rue Hespeler une voie publique perpétuelle, sans solution de continuité, et que la ville avait, à la demande de la compagnie de chemin de fer, amélioré, à grands frais, la rue Hespeler à l'endroit où la voie ferrée la croise; que la compagnie de chemin de fer avait déposé une grande quantité de terre sur la rue Hespeler, à l'endroit où elle est coupée par la voie ferrée, et que la ville avait employé cette terre à niveler et à améliorer davantage la rue en question, à la demande de la compagnie de chemin de fer; et que la compagnie de chemin de fer avait indiqué par un écriteau qu'il y avait un passage à niveau à ce tendroit. Puis l'on exposait divers faits montrant l'importance, dans l'intérêt public, d'avoir un passage au point d'intersection de la rue Hespeler.

Dans une cinquième requête, présentée par la municipalité du village de Leduc, celle-ci demandait qu'un passage fût établi à travers le chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Calgary et Edmonton) au point d'intersection de la rue Mill. En réponse à cette enquête, la Compagnie du chemi nde fer Pacifique-Canadien soumit un plan de l'emplacement de la ville et des passages existants à Leduc, en faisant remarquer que le plan faisait voir qu'il y avait déjà un passage au point d'intersection du chemin d'Edmonton, un autre presque vis-à-vis de la rue Main, et un troisième à environ 1,600 pieds au sud de cette rue.

Un ingénieur de la Commission examina la localité et présenta un rapport où il disait qu'il avait inspecté, en compagnie du directeur des travaux de voirie et des principaux hommes d'affaires du village, l'endroit où l'on voulait avoir un passage, et que "le directeur des travaux de voirie et les autres en étaient venus à la conclusion que,

si la municipalité du village était obligée d'établir et d'entretenir le passage, il vaudrait autant faire une route le long du côté est du chemin de fer à partir de la rue Mill en allant vers le nord jusqu'à la rue Main, et traverser à cet endroit, où il y a déjà un passage".

Subséquemment, la municipalité du village présenta à la Commission une requête en bonne et due forme, où il était dit que ce que l'on voulait, c'était de rendre permanent le passage au point d'intersection de la rue Main, passage que l'on prenait généralement pour se rendre à la gare.

Dans le cas de High-River, il y eut entre la ville et la Compagnie de chemni de fer des négociations qui n'eurent aucun résultat pratique. La ville désirait, en sus de l'établissement d'un passage au point d'intersection de la Quatrième rue, que la compagnie de chemin de fer transférât sa gare à voyageurs près de ce passage, et elle offrait, en retour de ces avantages, de payer une partie des dépenses que nécessiterait ce déplacement et de céder à la compagnie une pièce de terrain pour l'agrandissement de sa cour. La compagnie prétendit qu'elle avait passé avec un particulier un contrat qui l'empêchait de transférer sa gare à l'endroit en question et elle s'opposa à l'établissement d'un passage au point d'intersection de la Quatrième rue, mais elle offrit d'établir un passage au point d'intersection de la Troisième rue et à transférer sa gare près de ce passage, pourvu que la ville lui cédôt le terrai ndont elle avait besoin pour l'agrandissement de sa cour et barrât le passage au point d'intersection de la Septième rue. La ville refusa de consentir à ce que le passage au point d'intersection de la Septième rue fût fermé.

Dans le cas de la ville d'Olds, la compagnie de chemin de fer offrit d'établir un passage à l'intersection de la Seconde rue, de prolonger la rue du Chemin de fer (qui est parallèle à la voie ferrée) jusqu'à la Septième rue, et de construire un autre passage au point d'intersection de cette dernière rue. La ville consentit à exiger seulement un passage au point d'intersection de la Troisième rue et un autre au point d'intersection de la Septième rue, avec prolongement de la rue du Chemin de fer jusqu'à cette dernière rue.

Didsbury est une municipalité de village, constituée en vertu des ordonnances des Territoires du Nord-Ouest. L'avocat de la municipalité a affirmé qu'une voie publique avait été établie à Didsbury par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien après la construction de son chemin de fer. Il est admis de part et d'autre qu'il n'y avait aucune voie publique à cet endroit avant que le chemin de fer ait été construit. L'avocat de la compagnie a prétendu qu'une compagnie de chemin de fer ne pouvait établir une voie publique sans la permission du comité des chemins de fer du Conseil privé antérieurement à 1903, ou de la Commission des chemins de fer depuis son institution. L'avocat de la municipalité a soutenu qu'une compagnie pouvait faire cela sans la permission des autorités.

Quant à la demande faite par la municipalité de Leduc, qui est également un village constitué en vertu des ordonnances des Territoires du Nord-Ouest, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a offert, par l'entremise de son avocat, d'établir un passage au point d'intersection de la rue Main, et un autre au point d'intersection de la rue Douglas, dans le village, à la condition que—dans le cas où il deviendrait nécessaire plus tard d'installer des barrières à ces passages ou de prendre d'autres mesures de protection—les dépenses à faire de ce chef fusent supportées par la municipalité. L'avocat du village a prétendu qu'il existait depuis longtemps un passage au point d'intersection de la rue Main, et qu'il serait injuste de mettre ces dépenses à la charge de la municipalité.

Jugement rendu par le commissaire en chef, 6 novembre 1906.

. . . . Avant de prononcer sur ces divers cas, je crois qu'il est à propos d'examiner quelles sont les attributions de la Commission relativement aux chemins de fer et aux croisements des voies publiques. L'article 184 autorise la Commission à permettre à une compagnie de chemin de fer de faire passer sa ligne "sur le parcours,

le long ou en travers d'une voie publique existante". L'article 186 dit que lorsqu'une demande lui est faite pour permission de construire un chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, la Commission peut, par ordonnance, accorder cette demande "aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité publiques, ou peut ordonner que la voie publique soit modifié de façon à uasser au-dessus ou au-dessous du chemin de fer, et qu'on exécute des ouvrages ou qu'on prenne certaines mesures pour éloigner ou diminuer le danger ou l'obstruction auxquels peuvent donner lieu pareils croisements". Et d'après l'article 187, "quand le chemin de fer est déjà construit au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique", la Commission peut ordonner que les mesures de protection, etc., auxquelles il est pourvu dans l'article 186, soient prises.

D'autres dispositions du statut imposent aux compagnies de chemins de fer des obligations spécifiques relativement aux voies publiques, et assignent à la Commission des pouvoirs définis à cet égard, et la Commission, en vertu de la juridiction générale qui lui est conférée par l'article 23, peut forcer les compagnies de chemins de fer de remplir les obligations auxquelles les assujettissent ces dispositions de la loi des chemins de fer.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, la commission ne possède que les attributions que lui donne le statut qui l'a créée. Bien qu'elle constitue un véritable tribunal pour l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés, elle n'est pas compétente pour décider toutes les questions qui peuvent surgir entre le public ou un particulier et une compagnie de chemin de fer. La Commission n'a aucune juridiction générale pour déterminer si un droit de passage à travers un chemin de fer existe ou non à un endroit donné, mais dans les cas où elle est appelée à exercer les pouvoirs qui lui sont spécifiquement conférés relativement aux voies publiques ou à faire observer par les compagnies de chemins de fer les dispositions de la loi relatives aux croisements des voies publiques, elle a incidemment le pouvoir d'examiner et de déterminer s'il existe réellement ou non un droit de passage à tel ou tel endroit.

Depuis 2 ou 3 ans, le public avait l'habitude de traverser le chemin de fer sur la ligne de la rue Hespeler, à Didsbury, et cela était facilité par le nivellement de la voie à cet endroit et par le planchéiage de l'espace entre les rails. Tout cela a été défait et le passage est maintenant obstrué à tel point que le public ne peut plus traverser. Il me semble que s'il existe un droit de passage à cet endroit, la Commission peut, en vertu des articles 186 et 187 du statut, ordonner que les mesures nécessaires soient prises pour permettre au public de traverser là sans danger et commodément.

La loi des chemins de fer de 1903 ne défend pas en termes exprès d'établir une voie publique ou d'accorder un droit de passage à travers un chemin de fer sans l'autorisation de la Commission; mais elle semble exiger cette autorisation. D'après moi, une municipalité ou un corps publique qui aurait le droit, en vertu de la loi locale, d'établir une voie publique à travers la propriété d'un particulier sans la permission du propriétaire, ne pourrait, en vertu du droit commun, ouvrir une route sur cette propriété réservée, de par l'autorité du parlement fédéral, pour un chemin de fer, et je crois que les dispositions de l'article 186 ont, en partie, pour objet de permettre à une municipalité ou à un corps public de faire cela lorsque l'intérêt public l'exige Mais, à mon avis, cet article, qui autorise la Commission à permettre l'établissement d'une voie publique à travers un chemin de fer, ne doit pas être interprétée comme s'appliquant aux particuliers ou aux corps publics qui n'ont pas, d'après la loi, le droit d'ouvrir des routes.

D'un autre côté, il s'agit de savoir si la municipalité ou le corps public qui désire ouvrir une route doit procéder de la manière indiquée dans la loi généralement applicable à l'établissement de voies publiques, et si l'indemnité à payer doit être déterminée d'après cette loi. Je n'ai jamais été appelé avant aujourd'hui à décider cette question, qui est certainement compliquée; tout d'abord, j'ai déclaré que j'étais porté à croire que la loi locale était applicable, mais, après mûre étude de la chose, j'ai un doute là-dessus; et comme c'est là un point qui n'est pas réglé par la jurisprudence

et que je me suis antérieurement servi d'expressions qui ont pu donner lieu de croire que la Commission s'était formé une opinion en la matière, je suis prêt à entendre tous ceux qui auraient des arguments à présenter sur ce point. Il est très probable que l'intention du législateur était que toutes les questions de cette nature devaient être décidées par la Commission, que la procédure à suivre, l'indemnité à payer, le mode de construction et les précautions à prendre devaient être également déterminés par la Commission. L'article 36 donne à la Commission le pouvoir général d'imposer des conditions en rendant une ordonnance, et l'on pourrait, je crois, appliquer l'article 47 au cas actuel sans en forcer le sens. La Commission a déjà décidé qu'elle n'était pas tenue d'accorder une indemnité à une compagnie de chemin de fer à cause du croisement de sa ligne par le chemin de fer d'une autre compagnie, et le même principe pourrait fort bien être appliqué aux croisements de voies publiques.

Mais il est à observer que la Commision est autorisée purement et simplement à accorder la permission d'ouvrir des routes à travers les chemins de fer. Elle ne peut pas forcer les compagnies de chemins de fer d'établir des voies publiques à travers leurs terrains là où il n'existe pas un droit de passage public, mais elle peut leur permettre de ce faire à certaines conditions.

Dans le cas de Didsbury, l'avocat de la compagnie de chemin de fer a cité les observations faites par l'honorable M. Blair, lorsqu'il était commissaire en chef, lors des plaidoiries sur une demande faite par la ville de Calgary en 1904, observations qui sont consignées au volume 10 des procès-verbaux de la Commission, pag e4527:—

" Votre position, disait l'honorable M. Blair, n'est guère renforcée ou affermie par les faits que vous venez d'exposer; vous n'avez pas le droit de traverser cette voie ferrée sans l'autorisation du comité des chemins de fer du Conseil privé ou de la Commission des chemins de fer, quelle que soit l'entente à laquelle vous en êtes venu avec la compagnie ou quel que soit l'arrangement que vous avez fait avec elle. Le fait d'avoir réservé une lisière de terrain à cet endroit pour une voie publique est une chose tout à fait distincte et séparée de la légalisation de l'usage de la voie de la compagnie ou de la partie de la voie occupée par les rails pour la circulation des voitures et des piétons. Si vous n'avez pas obtenu l'autorisation voulue, votre demande ne repose sur aucun fondement légal ".

Lorsque ces observations furent citées dans une cause antérieure, j'ai déclaré que j'étais enclin à me ranger à cette opinion. Cependant, l'avocat du village présenta de forts arguments pour montrer que la compagnie de chemin de fer qu'il représentait avait le droit de réserver une partie de sa voie pour une route publique sans la permission du comité des chemins de fer ou de la Commission des chemins de fer. En examinant les précédents, j'ai constaté que la prétention de la compagnie n'était pas aussi bien appuyée que j'avais été porté à le croire lors de l'audition de la cause. Dans Guthrie contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 31 C.C.R., 155, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc contre Vallicar, 2 Can.Ry. Cas., 245, 3 Can. Ry. Cas., 399, 7 O.L.R., 364, il s'agissait de droits privés; et dans la cause de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc contre Vallicar cette distinction a été faite par la cour d'appel.

Les expressions dont l'honorable M. Blair et moi nous nous sommes servi ont pu porter l'avocat de la compagnie de chemin de fer à ne faire qu'une étude superficielle de la question, et l'avocat du village n'a pas discuté les précédents ou les dispositions des lois des chemins de fer. Je crois, par conséquent, que l'on devrait permettre aux parties de présenter d'autres arguments, par écrit (si elles le désirent), avant que la Commission rende une décision définitive sur cette importante question. Il serait aussi à désirer que les avocats examinent à fond quelques autres questions, comme, par exemple, la question de savoir si la preuve qui a été faite est suffisante pour nous justifier de supposer que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait l'intention de réserver une lisière de terrain pour une voie publique et si elle avait le le droit de ce faire relativement à la ligne de la Compagnie de chemin de fer Calgary et Edmonton; et la Commission devrait être mise au courant des stipulations du bail passé entre ces deux compagnies. Si j'ai bien compris, la ligne de la Compagnie du

chemin de fer Calgary et Edmonton a été affermée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui n'a peut-être pas le droit de réserver pour une voie publique aucune partie du terrain de la bailleresse si elle peut le faire quant à son propre terrain.

Les villes et les villages qui longent la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton doivent leur existence à ce chemin de fer. Ils doivent nécessairement subir les nombreux inconvénients inséparables d'une pareille situation. Lorsque la commission exerce un pouvoir discrétionnaire pour déterminer à quels endroits des passages seront établis à travers un chemin de fer, la commodité du public et celle de la compagnie de chemin de fer ainsi que la sécurité publique sont les éléments dont elle doit tenir compte. L'exploitation sans entrave d'un chemin de fer est une chose importante pour le public en général, et surtout pour les localités qu'il dessert. Il incombe particulièrement à la Commission de protéger le public contre les dangers qu'offrent les passages à niveau, et dans l'accomplissement de ce devoir elle ne doit pas se laisser trop influencer par l'insistance de ceux qui désirent être soustraits aux inconvénients qu'ils subissent et qui sont portés par l'intérêt personnel à représenter le danger moins grand qu'il n'est réellement.

En examinant la configuration de High-River, l'on voit combien il est important d'avoir un passage près du centre commercial de la ville. Il est admis que la ville a été tracée par les promoteurs primitifs du chemin de fer, qui, par conséquent, sont dans une certaine mesure responsables de la situation qui existe, et la compagnie qui exploite actuellement le chemin de fer doit porter cette responsabilité. A mon avis, un passage devrait être établi au point d'intersection de la Troisième rue aux conditoins posées par la vile, qui paraissent comporter une indemnité raisonnable pour la compagnie de chemin de fer. Dans les circonstances, et étant donné que la ville va tout probablement se développer vers l'ouest, l'on ne devrait pas insister sur la fermeture de la Septième rue.

En ce qui concerne la ville d'Olds, la situation paraît être à peu près la même. D'après moi, un passage est nécessaire au point d'intersection de la Troisième rue, mais cela me paraît être suffisant pour le moment, et je ne crois pas que la compagnie de chemin de fer devrait être autorisée à établir un passage au sud au lieu et place du passage à la Troisième rue.

A Didsbury, les promoteurs du chemin de fer ont tracé l'emplacement de la ville d'un côté seulement du chemin de fer. Ils n'ont nullement favorisé le peuplement du territoire à l'est du chemin de fer. Ceux qui se sont établis là se trouvent ainsi séparés du chemin de fer et de la ville située du côté ouest. Le village est beaucoup plus petit que la ville de High-River, et le besoin d'un passage à tel ou tel endroit ne se fait pas autant sentir. Le passage au point d'intersection de la rue Hespeler n'existait que depuis peu de temps. Si la Commission pouvait xercer sa discrétion en la matière, je serais opposé à un croisement du chemin de fer à cet endroit. Si la compagnie de chemin de fer transférait ses entrepôts sur le côté est de sa voie de manière qu'ils puissent être facilement atteints par le passage au point d'intersection de la rue Waterloo, ce passage, à mon avis, répondrait amplement aux besoins des habitants du village

Les ordonnances en vertu desquelles le village a été constitué ne paraissent pas lui donner le droit d'ouvrir des voies publiques, mais l'on a cité un récent statut de la province d'Alberta qui lui confère peut-être certains pouvoirs à cet égard. Si le village ne possède pas ce droit, la Commission ne peut pas l'autoriser à établir un passage à travers le chemin de fer de la compagnie sans le consentement de celle-ci, bien qu'elle puisse permettre à la compagnie de le faire.

Quant à la municipalité de Leduc, je crois que la compagnie devrait établir un passage au point d'intersection de la rue Main, au moins sans condition, en laissant en suspens pour le moment la question des mesures de protection à prendre. La compagnie, en réponse à la demande faite pour l'établissement d'un passage au point d'intersection de la rue Mill, a produit un plan indiquant qu'il y avait communication d'un tronçon à l'autre de la rue Main. Si la compagnie refuse d'ouvrir un passage à

cet endroit, la même difficulté que dans le cas de Didsbury se présentera; mais s'il était prouvé que la municipalité de Leduc a été constituée en ville, une ordonnance pourrait être rendue. Dans le cas où, après plus mûre étude de la demande faite par la municipalité de Didsbury, la Commission en viendrait à la conclusion que la compagnie de chemin de fer pouvait, sans permission, réserver une partie de son terrain pour une voie publique, et que la compagnie refuserait de donner un débouché à la rue Main, le village devrait avoir l'occasion de démontrer l'existence d'une voie publique à travers le chemin de fer à cet endroit.

Ordonnances rendues en conséquence dans le cas des demandes faites par la ville de High-River et la ville d'Olds.

NOTE.—L'on a demandé aux parties de présenter d'autres arguments, par écrit, quant à la question de savoir si une compagnie de chemin de fer a le droit de réserver une partie de sa voie pour une route publique sans l'autorisation du comité des chemins de fer du Conseil privé, en vertu des lois des chemins de fer antérieures à l'établissement de la Commission, ou sans l'autorisation de la Commission depuis son nistitution.

Cas de High-River.

Observations faites par monsieur le commissaire Mills, qui se range à l'opinion du commissaire en chef.

A mon avis, une compagnie qui, après avoir construit un chemin de fer dans une localité et tracé un emplacement de ville des deux côtés de sa voie, avec rues croisant le chemin de fer, défend à ceux qui vont s'établir là de se servir des rues et de traverser le chemin de fer dans les limites de sa cour, variant en longueur de $\frac{1}{3}$ à $\frac{1}{2}$ mille ou plus, crée par là un même état de chose intolérable que les habitants de la ville ou ceux qui vont là par affaires ne devraient pas être forcés de subir.

Une preuve que cette prohibition est déraisonnable, c'est que dans presque tous les cas de cette nature les employés de la compagnie de chemin de fer permettent aux piétons de passer illégalement à travers la voie dans les limites prohibées, comme l'ont fait les membres de la Commission des chemins de fer, les fonctionnaires attachés à cette Commission et plusieurs autres personnes, il y a quelque temps, à High-River; non seulement les piétons, mais aussi les voitures circulent librement dans les limites prohibées. On tolère cela évidemment parce que l'on considère qu'une pareille prohibition est tout à fait injuste et injustifiable.

La compagnie de chemin de fer est responsable au premier chef de cet état de choses intolérable, et ceux qui vont, avec pleine connaissance des faits, s'établir dans la ville où existe une pareille situation en sont aussi responsables dans une certaine mesure, en ce sens qu'ils consentent ainsi tacitement à vivre et à travailler dans une localité où se présenteront ces graves inconvénients.

Par conséquent, je suis d'opinion qu'il y a lieu d'accorder des facilités de communication d'un côté à l'autre de la voie, et qu'il n'est que juste que la compagnie de chemin de fer paie sa quote-part (disons la moitié) des dépenses que cela doit entraîner.

Les passages à niveau, soit sur les fermes ou aux points d'intersection des voies publiques ou aux points d'intersection des rues à travers une voie simple dans les villes et villages et à travers deux ou plusieurs voies dans les cours de chemins de fer, offrent tous plus ou moins de danger. Cependant, des passages de ce genre se rencontrent par tout le pays, parce que, d'après l'opinion publique (qui fait les lois) ils sont absolument nécessaires. J'admets que les passages à niveau dans les cours des chemins de fer présentent particulièrement du danger, mais à cause de l'état de choses intolérable dont je viens de parler, le besoin de ces passages s'est fait tellement sentir qu'il en a été établi dans presque toutes les villes et tous les villages des vieilles provinces traversés par un chemin de fer; et il est évident que la Commission des chemins de fer, vu la longueur toujours croissante des cours des chemins de fer, sera tenue d'autoriser l'établissement de passages à niveau, en réponse aux demandes raisonna-

bles et aux appels légitimes des hommes d'affaires du pays, jusqu'à ce qu'une loi ait été adoptée, pourvoyant à la construction de tunnels ou de viaducs à plusieurs sinon à la plupart des endroits, dans les villes et les villages, où une voie publique sera croisée par un chemin de fer, et répartissant les dépenses que cela nécessitera.

De plus, les passages à niveau, principalement dans les cours de chemins de fer, causent certains inconvénients et quelquefois de graves inconvénients aux compagnies de chemins de fer. Cela est admis. Cependant, il est évident qu'il faudra continuer à établir de ces passages jusqu'à ce que (comme je le dis plus haut), une loi spéciale ait été adoptée, pourvoyant à la construction de tunnels ou de viaducs aux endroits ou le public ne pourra pas être efficacement protégé par les méthodes ordinaires et moins dispendieuses. Or, il s'agit de savoir qui devra subir les inconvénients, le public ou les compagnies de chemins de fer? Je suis d'opinion que, premièrement, les inconvénients devraient être équitablement partagés, et, deuxièmement, que les habitants d'une ville ou d'un village ne devraient pas, dans l'expédition de leurs affaires commerciales ou dans l'accomplissement de leurs obligations ou devoirs sociaux ou civils, être forcés de parcourir à pied ou en voiture de longues distances avant de pouvoir atteindre l'autre côté de la voie ferrée.

J'admets que " les villes et les villages qui longent le chemin de fer de Calgary et Edmonton doivent leur existence à ce chemin de fer", mais il est également vrai que le chemin de fer Calgary et Edmonton doit son existence à ces villes et villages et aux cultivateurs qui les fréquentent.

J'admets aussi que " la commodité du public et celle des compagnies de chemins de fer, ainsi que la sécurité publique, sont des éléments dont la Commission doit tenir compte", et que "l'exploitation, sans entrave, d'un chemin de fer est une chose très importante pour le public en général et surtout pour les localités qu'il dessert "; mais l'expérience des vieilles provinces du Canada est là pour démontrer que l'on n'a sérieusement sacrifié les intérêts ni du public ni des compagnies de chemins de fer en accordant par le passé aux habitants de telle ou telle ville ou de tel ou tel village des facilités raisonnables pour communiquer d'un côté à l'autre de la ligne de chemin de fer traversant la localité.

Je n'attache pas beaucoup d'importance à l'insistance de ceux qui veulent être soustraits aux inconvénients qu'ils ont à subir; je désire bien peser les faits dans chaque cas; et je ne crois pas que la Commission sera justifiable de permettre à une compagnie de chemin de fer de créer et de maintenir un état de choses déraisonnable dans une ville ou un village traversé par sa voie afin de ne pas causer d'inconvénients à cette compagnie ou afin de se rendre aux désirs du public qui réclamerait un transport plus rapide, et sans vouloir représenter le danger qu'offrent les passages à niveau dans les cours des chemins de fer et ailleurs comme moins grands qu'il est réellement, je ferai remarquer que la plupart des accidents sur les chemins de fer sont dus, non pas à l'existence des passages à niveau, mais à des tamponnement de tous genres, et surtout à l'imprudence et à la témérité de ceux qui sont chargés de garder les wagons.

Je suis par conséquent d'opinion que la municipalité de High-River devrait être autorisée à établir un passage à travers la voie de la Compagnie de chemin de fer Calgary et Edmonton au point d'intersection de la Troisième rue dès qu'elle aura obtenu la pièce de terrain décrite dans le contrat passé entre les parties et qu'elle l'aura cédée en franc-alleu à cette compagnie; et que la Septième rue, dans la même ville, devrait rester ouverte, comme par le passé, pour l'usage du public dans cette localité.

10 novembre 1906.

Cas de Didsbury.

Observations faites par M. le commissaire Mills, dissident.

Faits établis à l'enquête—

La Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton a nivelé et planchéié le passage au point d'intersection de la rue Hespeler, à Didsbury, Alberta, et l'a laissé

ouvert pendant une période ininterrompue d'environ 4 ans pour le charroi des marchandises entre le village du côté ouest du chemin de fer et les voies de garage du côté est de la ligne principale, et pour la commodité de ceux qui désiraient aller d'un côté à l'autre du chemin de fer, donnant ainsi des facilités de communication aux gens résidant dans le village du côté ouest, aux propriétaires fonciers du côté est, et aux cultivateurs habitant le pays situé à l'est, au nord-est et au sud-est du village.

Alors que le passage au point d'intersection de la rue Hespeler était ouvert et qu'on n'avait aucune raison de supposer qu'il serait jamais fermé, quelques citoyens achetèrent 70 lots de terrain du côté est du chemin de fer dans la localité appelée Lacknerville ou Didsbury-est. On acheta ces lots et l'on y bâtit des maisons, parce que l'on était convaincu qu'il y aurait toujours à travers le chemin de fer, au point d'intersection de la rue Hespeler, un passage public qui serait ouvert en tout temps pour l'usage de ceux qui voudraient circuler entre leur propriété du côté est du chemin de fer et leur place d'affaires dans le village, du côté ouest de la ligne.

Les propriétaires de ces lots (avec ou sans maisons) en ont fait l'acquisition de bonne foi, étant sous l'impression que le passage sur la rue Hespeler resterait ouvert,—passage que la compagnie avait elle-même établi, et où elle avait permis au public de circuler sans entrave pendant une période de 4 ans ou plus.

Expression d'opinion—

Le passage sur la rue Hespeler impliquait sans doute lorsqu'il était ouvert, et impliquera encore s'il est rouvert, deux choses:—

(1) Un danger pour le public dans cette localité.

(2) Quelques inconvénients pour la compagnie de chemin de fer.

Les passages à niveau soit sur les fermes ou aux points d'intersection des voies publiques ou aux points d'intersection des rues à travers une voie simple dans les villes et les villages et à travers deux ou plusieurs voies dans les limites des cours de chemins de fer, offrent tous plus ou moins de danger. Cependant, des passages de ce genre se rencontrent par tout le pays, parce qu'ils sont considérés comme absolument nécessaires, et, à mon avis, il faudra continuer à en établir, avec ou sans protection, et malgré le danger qu'ils présentent, jusqu'à ce qu'une loi spéciale pourvoyant à la construction de tunnels ou de viaducs aux endroits où il y a de sérieux risques, ait été adoptée. Et voilà pourquoi, sans doute, le comité des chemins de fer du Conseil privé a autorisé et légalisé l'établissement de centaines de passages à niveau plus ou moins dangereux sur les rues et à travers les cours des chemins de fer dans les villes et les villages du Caada.

De plus, tous les passages à niveau, surtout dans les cours de chemins de fer, causent des inconvénients et quelquefois de graves inconvénients aux compagnies de chemin de fer; et, après avoir bien examiné toute la situation et toutes les circonstances, je suis d'opinion que ces inconvénients, tout comme le danger dont je viens de parler, devront continuer à exister jusqu'à ce qu'une loi spéciale ait été adoptée pourvoyant à la construction de tunnels ou de viaducs aux endroits où le public ne peut être efficacement protégé par les méthodes actuellement employées. Or, il s'agit de savoir qui subira les inconvénients—le public ou les compagnies de chemins de fer? Je suis d'avis que les inconvénients devraient être équitablement partagés; d'une part, les compagnies de chemins de fer ne devraient pas être embarrassées par un trop grand nombre de passages à travers leurs cours, et l'on devrait, dans certains cas, refuser d'autoriser l'établissement de tous les passages que demandent les municipalités; et, d'autre part, les habitants d'une ville ou d'un village traversé par un chemin de fer ne devraient pas, dans l'expédition de leurs affaires commerciales ou dans l'accomplissement de leurs obligations ou devoirs sociaux ou civils, être forcés de parcourir de longues distances à pied ou en voiture avant de pouvoir atteindre l'autre côté de la voie.

A mon avis, la Commission devrait s'appliquer non pas à restreindre les facilités de communication d'un côté à l'autre des voies ferrées, mais à protéger le public aux

passages dangereux et à répartir aussi équitablement que possible les dépenses que nécessiteront les mesures de protection qu'elle exigera.

Les dépenses à faire pour la protection du public aux passages à niveau devraient être réparties suivant les circonstances. Qui a créé la nécessité d'un passage? Qui est responsable de la situation qui justifie l'établissement d'un passage? A qui le passage est-il utile—à la compagnie de chemin de fer seulement ou à la municipalité seulement, ou bien à la compagnie, à la municipalité et au public? Qu'est-ce qui cause le danger qui rend nécessaires des mesures de protection—l'augmentation du trafic sur le chemin de fer ou la circulation de trains direct rapides, ou bien l'accroissement de la population et le développement des industries dans la municipalité?

J'avais exprimé mes vues quant à la répartition des dépenses à faire pour protéber le public à certains passages à niveau dans le village de Didsbury, mais, par déférence pour l'opinion de l'ingénieur en chef, j'ai décidé de laisser cette question en suspens pour le moment, et je me bornerai à parler de la demande faite pour la réouverture du passage qui existait à l'endroit où le chemin de fer croise la rue Hespeler, dans ce village.

Relativement à cette demande, je dois dire que, pour des raisons qui sautent aux yeux bien qu'elles n'aient pas été ouvertement avouées lors de l'audition de la cause, la compagnie de chemin de fer n'a vendu aucune partie de son terrain du côté est de sa ligne, et n'a pas ainsi contribué à créer les inconvénints qui pouvaient résulter de l'absence de passages à travers son chemin de fer dans le village; mais, comme je l'ai déjà dit, elle traça le village du côté ouest de sa ligne, plaça son entrepôt et ses voies de garage du côté est de son chemin de fer, et établit un passage régulier à travers sa voie au point d'intersection de la rue Hespeler, dans le village. Pendant 4 ans ou plus, ce passage a servi de moyen de communication d'un côté à l'autre de la voie non seulement à la compagnie, mais encore aux habitants du village et aux cultivateurs, sans aucune entrave de la part de la compagnie et sans que celle-ci ait donné à entendre qu'il serait jamais fermé; et la preuve démontre que, sous l'impression qu'ils étaient qu'il y aurait toujours un passage public sur la rue Hespeler, beaucoup de gens achetèrent des lots du côté est de la ligne, quelques-uns y bâtirent des maisons et d'autres dépensèrent une somme considérable à améliorer le chemin conduisant au passage qui avait été créé au point d'intersection de cette rue. Et, après cela, la compagnie de chemin de fer, sans aucun avis préalable, ferma ce passage et en établit un autre, qui, croyait-elle, ferait mieux son affaire. Cette manière d'agir de la part de la compagnie ne me paraît pas très juste ni très raisonnable; on pourrait même la considérer comme arbitraire; et si la Commission des chemins de fer approuvait un pareil procédé, elle établirait par là même un nouveau et étrange principe de droit en matière de droits acquis.

Donc, d'après moi, le passage qui existait à travers la voie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, dans le village de Didsbury, dans la province d'Alberta, devrait être rouvert et maintenu comme passage public régulier à travers ce chemin de fer à cet endroit; la chaussée de chaque côté de la voie devrait être nivelée par le village et un planchéiage, d'au moins 20 pieds de longueur, devrait être posé entre les rails et de chaque côté de ceux-ci et tenu en bon état par la compagnie de chemin de fer.

1er février 1907.

Passage à niveau sur le quai de la Reine, à Toronto.

Il s'agissait là d'une demande faite par la Compagniedu chemin de fer Pacifique-Canadien pour qu'une ordonnance fût rendue, modifiant l'ordonnance du comité des chemins de fer du Conseil privé en date du 8 février 1908, et l'ordonnance de la Commission des chemins de fer en date uu 27 juillet 1905, de manière à mettre les frais d'entrctien et de mise en opération des aiguillages, des enclenchements et des signaux au passage à niveau qui existe sur le quai de la Reine, à Toronto à l'endroit où la ligne de la compagnie requérante est croisée par celle de la Compa-

gnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la charge de ces deux compagnies proportionnellement au nombre total de leurs wagons respectifs passant à cet endroit dans un sens et dans l'autre.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Torne accorda à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien le droit de circuler sur sa voie entre Toronto et Hamilton, et il fut stipulé que les frais d'entretien de la voie servant ainsi à l'usage de ces deux compagnies ainsi que toutes les dépenses se rattachant au service sur cette voie seraient répartis entre les deux compagnies d'après le nombre de leurs wagons respectifs qui y circuleraient. La voie en question se trouve à croiser l'embranchement de la Compagnie du Pacifique-Canadien sur le quai de la Reine.

Lors de l'audition de la cause (23 octobre 1906), la compagnie requérante a prétendu qu'elle avait droit de priorité, et que par conséquent elle était justifiable de demander que toutes les dépenses qu'il fallait faire pour éviter les accidents à cet endroit fussent supportées par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Le comité des chemins de fer du Conseil privé décida oralement qu'il n'avait pas à se prononcer sur la question de priorité, qui paraissait d'ailleurs assez difficile à déterminer, et que chacune des compagnies devait supporter la moitié des frais de construction, les frais d'entretien devant être répartis suivant le contrat passé entre les parties.

La compagnie requérante ne paraît avoir fait aucune demande au comité des chemins de fer pour que son ordonnance fût modifiée, bien qu'il y ait eu quelque correspondance entre les deux compagnies relativement à la répartition des dépenses entre elles.

Jugement, 16 novembre 1906.

Le commissaire en chef:—A mon avis, il est beaucoup trop tard pour se plaindre que l'ordonnance rendue oralement par le comité a été modifiée sur une demande subséquente de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sans qu'avis en ait été donné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce point aurait dû être soulevé immédiatement après que l'ordonnance a été portée à la connaissance de la compagnie requérante. Et je suis d'opinion que la Commission ne peut maintenant reviser une décision du comité des chemins de fer basée sur les faits qui lui avaient été exposés. A cette époque-là, le comité des chemins de fer était le corps établi par la loi pour décider les questions de cette nature. Ce comité était un corps dont les membres changeaient fréquemment. Il aurait été tout à fait déraisonnable pour ce corps de modifier ses décisions à mesure que changeaient les opinions de ses membres individuels. Il serait tout aussi déraisonnable, je crois, pour le nouveau tribunal, qui a remplacé le comité, de substituer les vues individuelles de ses membres à celles du tribunal qui l'a précédé. Il est vrai que la loi des chemins de fer donne à la Commission le droit de modifier les ordonnances du comité des chemins de fer ainsi que ses propres ordonnances; mais cette juridiction, d'après moi, ne devrait pas être exercée à moins que les circonstances aient changé ou afin de rectifier les erreurs qui ont pu être commises par suite du manque de renseignements, ou par inadvertance ou autrement. Mais dans ces cas, une demande pour le redressement des griefs que l'on peut avoir à cet égard doit être faite promptement, vu que les faits permettant de juger s'il y a eu erreur ou inadvertance peuvent alors être mieux pesés.

Lorsque la demande faite à ce sujet a été soumise au comité des chemins de fer, l'on ignorait naturellement dans quelle mesure les deux compagnies se serviraient du passage en question, et le comité n'était pas suffisamment renseigné pour pouvoir faire le calcul des probabilités. Mais il en est ainsi dans presque tous les cas.

D'après moi, il ne serait ni raisonnable ni juste de prendre ainsi des cas individuels où une compagnie aurait à payer une trop forte proportion des dépenses de cette nature. Si les ordonnances antérieures fixant la manière dont les frais devront être répartis doivent être revisées, il faudra tout d'abord arrêter une politique générale et tenir une enquête générale. Je ne crois pas qu'aucune compagnie retirerait de cette

enquête générale un avantage qui la dédommagerait des dépenses et du trouble que cela lui causerait, et je ne crois pas non plus que les compagnies de chemins de fer gagneraient quelque chose à compter le nombre de wagons passant aux divers points d'intersection de leurs lignes. Si l'on désire que la Commission adopte une politique générale dans ce sens, la chose pourrait être discutée avec toutes les compagnies de chemins de fer, mais en attendant je suis d'opinion que la Commission ne devrait pas modifier l'ordonnance du comité des chemins de fer. Quant à la question de savoir si, en vertu du contrat passé entre les deux compagnies, la quote-part que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc est obligée de payer devrait être imputée sur les dépenses auxquelles la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est tenue de contribuer, la commission, à mon avis, n'a rien à voir à cela.

Croisement des voies des compagnies de chemins de fer par les lignes de transmission des compagnies produisant et distribuant l'énergie électrique.

Par ordonnance de la Commission en date du 7 d'août 1906, la Compagnie d'électricité de Kaministiquia fut autorisée à faire passer ses lignes de transmission à travers les voies des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, à Fort-William-ouest, aux conditions énoncées dans l'ordonnance, parmi lesquelles étaient les suivantes:—

"1. La compagnie requérante devra, à ses propres frais, tenir en bon ordre et en bon état les fils croisant les dits chemins de fer, de manière qu'il ne soit causé aucun dommage aux compagnies à qui appartiennent les dits chemins det fer ou qui les exploiteront ou qui s'en serviront, non plus qu'à aucune personne qui y circulera ou qui s'en servira légalement.

"2. La compagnie requérante devra indemniser les compagnies à qui appartiennent les dits chemins de fer ou qui les exploiteront ou qui s'en serviront de toutes pertes qu'elles auront souffertes et de tous dommages-intérêts et frais qu'elles auront payés à raison des dégâts causés à la propriété ou des blessures reçues par une personne ou des personnes parce que les dits fils ou les installations ou établis conformément aux termes et aux dispositions de la présente ordonnance ou parce qu'ils n'auraient pas été tenus en bon ordre et en bon état et conformément aux termes et aux dispositions de la présente ordonnance, et elle devra aussi les indemniser dans le cas où des dommages matériels seraient subis ou qu'une personne ou des personnnes seraient blessées par suite de l'imprudence, de la négligence ou de l'impéritie de quelqu'un de ses employés ou agents.

"3. Aucuns travaux ne devront être faits, en vertu de la présente ordonnance, de manière à interrompre, à gêner ou à retarder la circulation des trains sur les dits chemins de fer ou à les exposer à quelque danger."

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demanda qu'une ordonnance fût rendue, modifiant l'ordonnance en question de manière à mettre l'installation et le maintien des fils entièrement aux risques de la Compagnie d'électricité de Kaministiquia et à obliger cette compagnie à indemniser la compagnie requérante de tous dommages-intérêts, frais et sommes d'argent quelconques qu'elle serait obligée de payer à raison de dégâts causés à la propriété ou de blessures reçues par une personne ou des personnes par suite de l'installation, du maintien ou de l'usage des dits fils ou des appareils s'y rattachant.

A l'appui de sa demande, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien prétendit que l'installation et le maintien de fils à haute tension à travers sa voie étaient une source de grave danger pour elle et ses biens et pour la vie et les biens des personnes qui se servaient du chemin de fer; que, malgré que toutes les précautions possibles fussent prises, dans le cas d'un accident, dû à des causes exceptionnelles ou non, les dommages causés à la compagnie seraient peut-être très considérables; que, dans les circonstances, c'était là un risque que la compagnie requérante ne devait pas assumer et qu'il n'était que juste qu'elle fût garantie contre de pareilles pertes; et

elle demandait que l'ordonnance fût modifiée en conséquence. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern adhéra à la demande faite par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

De consentement mutuel, des arguments furent présentés par écrit sur les questions ainsi soulevées. Des contrats avaient été passées entre quelques compagnies d'électricité et quelques compagnies de chemins de fer relativement au croisement des voies de celles-ci par les fils servant à distribuer l'énergie électrique et aux mesures de protection à prendre. Ces contrats furent approuvés par la Commission et des ordonnances furent rendues en conséquence. Les contrats en question contiennent, entre autres clauses, les suivantes:—

"Et la compagnie d'électricité s'engage à garantir la partie de première part, ses agents, ouvriers et employés contre toutes réclamations qui pourront leur être faites par qui que ce soit à raison de blessures reçues ou de dommages causés à des marchandises en transit sur le dit chemin de fer par suite de la présence, du maintien ou de l'usage des susdits fils de transmission, que ces blessures ou ces dommages soient attribuables au déraillement d'une locomotive ou d'un wagon de la compagnie de chemin de fer ou à une autre cause, l'intention des parties étant que tout le risque de tous les accidents imputables à la présence, au maintien ou à l'usage des câbles qui se trouveront au-dessus de la voie de la compagnie de chemin de fer, quelle qu'en soit la cause, devra être assumé par la compagnie d'électricité. La compagnie de chemin de fer devra notifier, par écrit, à la compagnie d'électricité toutes telles réclamations et toutes poursuites pour dommages-intérêts, et la compagnie d'électricité pourra, de concert avec la compagnie de chemin de fer, faire un arrangement avec le réclamant ou contester la réclamation qui aura été faite."

"Tous les travaux qu'exécuteront la compagnie d'électricité, ses entrepreneurs, agents ou serviteurs (y compris la réparation ou le renouvellement des installations qui auront été établies) seront faits au risque de la compagnie d'électricité sans aucuns frais pour la compagnie de chemin de fer......

"La compagnie d'électricité s'engage à se conformer à toutes les stipulations du préent contrat et à garantir ses entrepreneurs, agents ou serviteurs, ainsi que les agents et serviteurs des dits entrepreneurs, contre toutes réclamations en dommages qui pourront leur être faites à raison de l'installation, de l'entretien, de la réparation, du renouvellement ou de l'usage des susdites lignes de transmission.

"La compagnie de chemin de fer ne sera, dans aucun cas, responsable envers la compagnie d'électricité ou envers ses entrepreneurs, ou envers ses agents ou serviteurs, ou envers les agents ou serviteurs de ses entrepreneurs des pertes subies par la compagnie d'électricité ou des blessures reçues par ses entrepreneurs, agents ou serviteurs, ou par les agents ou serviteurs de ses entrepreneurs, ou des dommages matériels soufferts par eux, au cours de l'installation, de l'entretien, de la réparation, du renouvellement ou de l'usage des susdites lignes de transmission; et la compagnie d'électricité assume par les présentes toute la responsabilité des accidents qui auront déterminé tels dommages, pertes ou blessures, qu'ils soient dus à la négligence de la compagnie de chemin de fer ou de ses agents ou serviteurs ou à une autre cause quelconque; et la compagnie d'électricité s'engage à garantir la compagnie de chemin de fer, ses successeurs et ayants droit contre toutes réclamations en dommages qui leur seront faites, contre toutes poursuites qui leur seront intentées, contre tous jugements qui seront rendus contre eux, et contre toutes saisies-exécutoins qui seront prises sur leurs biens dans ces cas; et elle s'engage de plus à dédommager la compagnie de chemin de fer de toutes pertes qu'elle aura subies et à indemniser ses agents et serviteurs ainsi que les voyageurs qu'elle transportera de tous dommages qu'ils auront soufferts et de toutes blessures qu'ils auront reçues par suite d'accidents survenus au cours de l'installation, de l'entretien, de la réparation, du renouvellement ou de l'usage des susdites lignes de transmission, ou attribuables à la négligence à les entretenir, à les réparer ou à les renouveler."

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a prétendu que les lignes de la compagnie d'électricité de Kaministiquia traversaient un terrain qui lui appar-

tenait; qu'aucune indemnité ne lui avait été payée pour cette violation de son droit de propriété; que les fils devaient servir à transmettre une chose qui offrait beaucoup de danger; et qu'elle ne devait pas être forcée d'assumer le risque que cela occasionnait ni être tenue responsable des dommages dus à la négligence à la compagnie d'électricité ou attribuables à une cause en dehors du contrôle de celle-ci.

Dans la requête primitive on demandait que tout le risque fût supporté par la compagnie d'électricité, sans excepter les cas où les dommages subis seraient dus à la négligence ou à l'incurie de la compagnie de chemin de fer ou de ses agents; mais lorsqu'il s'est agi de passer les contrats dont je viens de parler la compagnie de chemin de fer n'est pas allée aussi loin, mais elle a proposé l'insertion d'une clause qui soustrayait à la responsabilité qu'elle voulait jeter sur la compagnie d'électricité "toute perte et tout dommage directement attribuable au fait, à la négligence ou à l'incurie de la compagnie de chemin de fer, de ses agents ou de ses employés."

Jugement rendu par le commissaire en chef, 17 novembre 1906.

Il me semble que les prétentoins de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien sont fondées, et que cette compagnie ne devrait pas être tenue responsable des dommages pouvant résulter de l'installation des fils en question à travers sa voie ou de la transmission de l'énergie électrique par ces fils, sauf dans les cas où les dommages seraient directement dus à sa négligence ou à celle de ses agents ou employés. Les fils téléphoniques au-dessus des voies ferrées causent une obstruction physique qui peut devenir dangereuse; leur contact avec d'autres fils peut avoir de graves conséquences. Mais ils n'offrent pas généralement autant de danger que les fils à haute tension transmettant l'énergie électrique. De plus, les fils téléphoniques sont ordinairement posés le long des voies publiques et à travers des voies ferrées où la compagnie n'est pas propriétaire du terrain mais a simplement le droit de traverser le chemin public; et il n'est pas nécessaire, pour le moment, que la Commission détermine les conditions à imposer dans les cas où des fils croisent un chemin de fer sur une voie publique.

A mon avis la clause que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien propose en remplacement de la clause 2 de l'ordonnance primitive et du projet d'ordonnance relativement à la deuxième demande faite par la compagnie d'électricité, est raisonnable et devrait être adoptée. Voici comment se lit cette clause:—

"La compagnie requérante devra indemniser la compagnie de chemin de fer de toutes sommes qu'elle sera obligée de payer par suite de dommages causés à la propriété ou de blessures reçues par une personne ou des personnes par suite d'accidents sur les dites lignes de transmission dus au fait que les fils ou installations et appareils auxquels il est pourvu dans les présentes n'auraient pas été posés ou établis conformément aux termes et dispositions de la présente ordonnance, ou qu'ils n'auraient pas été tenus en bon ordre et en bon état et conformément aux termes et dispositions de la présente ordonnance, ou imputables à une autre cause quelconque, ainsi que de tous dommages ou pertes attribuables à l'imprudence, à la négligence ou à l'impéritie de quelqu'un des agents ou serviteurs de la compagnie requérante; mais la compagnie requérante ne sera pas responsable des dommages ou pertes directement attribuables au fait, à la négligence ou à l'incurie de la compagnie de chemin de fer ou de ses agents ou employés."

La compagnie d'électricité allègue qu'elle a installé ses lignes conformément à l'ordonnance du 7 d'août, que cette ordonnance au moins ne devrait pas être maintenant modifiée. Cependant, comme le point que nous sommes appelés à décider implique une question nouvelle et qu'il a été soulevée promptement après que la compagnie de chemin de fer eût reçu avis de l'ordonnance qui avait été rendue, je suis d'avis que les objections de la compagnie d'électricité ne devraient pas prévaloir.

24 juin 1907.—Par les déclarations faites par M. Montgomery dans sa communication subséquente en date du 1er décembre 1906, il appert que la compagnie d'électricité de Kaministiquia a le droit d'établir des lignes pour la transmission de l'énergie électrique sur les voies publiques et le long de celles-ci. Si je ne me trompe, cela

n'est pas contesté par les compagnies de chemins de fer. Dans ce cas, je crois que la compagnie d'électricité se trouve dans la même position que la compagnie de téléphone, qui a été autorisée à installer ses lignes par une ordonnance du Conseil de Commerce, dont il est parlé dans la cause de la Compagnie de Télégraphe National contre Baker (1893), chap. 186, et que la compagnie de tramways, dont les lignes furent construites en vertu d'un statut qui est cité dans la cause de la Compagnie de télégraphe de l'Afrique Orientale et Australe contre les compagnies de tramways de Cape-Town (1902), A.C. 381.

Les lignes dont l'établissement fut autorisé par l'ordonnance de la Commission en date du 7 d'août ne traversent pas les terrains des compagnies de chemins de fer, mais longent les voies publiques que les compagnies de chemins de fer ont simplement le droit de croiser. Dans les circonstances, je suis d'opinion que la compagnie d'électricité ne doit être responsable que des dommages causés par son imprudence ou celle de ses agents ou employés, et quant à ces dommages les compagnies de chemin de fer n'ont pas besoin d'être protégées par une ordonnance de la Commission.

Je crois par conséquent que nous ne devrions pas modifier l'ordonnance primitive dans ce cas-ci.

4 février 1907.—La Compagnie d'électricité de Kaministiquia a été constituée en corporation par la législature de la province d'Ontario, qui lui a donné l'autorisation d'établir des lignes le long des voies publiques pour la distribution de l'électricité. La Commission n'a rien à voir à cela. La compagnie ne demande pas à la Commission de l'autoriser à installer ses lignes le long des voies publiques, mais comme elle les a déjà installées en vertu du droit qu'elle prétend avoir et qui n'est pas contesté par les compagnies de chemins de fer intéressées, nous devons présumer que ce qu'a fait la compagnie est légal.

Comme la Commission n'a aucune autorité pour accorder ou refuser à la compagnie la permission de poser des fils le long des voies publiques pour la transmission de l'énergie électrique, je ne vois pas qu'elle puisse lui imposer des conditions. La compagnie a demandé la permission de faire passer ses fils à travers les voies des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern*, et une ordonnance l'autorisant à ce faire a été rendue. Les compagnies de chemins de fer ont depuis demandé qu'il fût inséré dans cette ordonnance une clause jetant sur la compagnie d'électricité la responsabilité de tous les dommages qui pourraient être causés aux compagnies de chemins de fer ou à ceux qui y circuleront. Pour les raisons indiquées dans mon mémorandum du 24 janvier, je ne crois pas qu'une pareille responsabilité devrait être imposée à la compagnie d'électricité, et, à mon avis, la meilleure chose à faire est de rejeter simplement la demande des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern*, en laissant la municipalité et le public se protéger par les moyens prévus dans la loi provinciale.

Croisement de chemin de fer à Lennoxville (Cie du chemin de fer Grand-Tronc et Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien).

Par contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, il fut convenu que cette dernière compagnie effectuerait et maintiendrait, à ses frais et avec les moyens de protection voulus, un croisement à travers la voie de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à Lennoxville, et qu'elle assumerait tout le risque que comporterait l'existence de ce croisement. Le contrat contenait aussi la clause suivante: "Dans le cas où le gouvernement ferait adopter par le parlement fédéral une loi exigeant l'installation de signaux, d'appareils d'enclenchement et de déclenchement d'aiguilles ou auters aux croisements à niveau, il est entendu et convenu que la partie de seconde part (la Compagnie du chemin de fer International) installera, maintiendra et mettra en usage ces appareils et signaux à ses propres frais." Cause entendue le 30 octobre 1906.

Jugement rendu le 17 novembre 1906.

Le commissaire en chef décida (6, Can. Ry. Cas., p. 78 et suiv.) que cette clause du contrat devait être interprétée dans un sens large; que la Commission pouvait, en vertu de la loi des chemins de fer de 1903, ordonner l'installation d'appareils d'enclenchement et de déclenchement d'aiguilles à ce croisement pour la protection du public.

Ordre donné à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer, de maintenir et de mettre en usage, à ses frais, au croisement en question, des appareils d'enclenchment et de déclenchement, des signaux de branchement et les autres signaux ordinaires.

Croisement du chemin de fer Michigan Central par le chemin de fer de la Compagnie Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company, sur la rue Talbot, dans la ville d'Essex.

La Compagnie *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway* demanda, en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, la permission de croiser, à niveau, la voie de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central sur la rue Talbot, dans la ville d'Essex.

Après avoir entendu les parties et après avoir examiné les lieux, la Commission, suivant le rapport de son ingénieur, rendit, le 25 mai 1906, une ordonnance autorisant la compagnie requérante de faire passer son chemin de fer à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Cntral au moyen d'un tunnel à un point distant de pas moins de 1,200 pieds à l'ouest de l'endroit où elle voulait effectuer un croisement sur la rue Talbot.

Plus tard, la compagnie requérante demanda qu'une nouvelle enquête eût lieu au sujet de sa demande, vu qu'elle n'avait pas préalablement reçu avis que la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central se proposait d'insister sur la construction d'un tunnel, et qu'elle n'était pas prête dans le temps à faire entendre des témoins sur ce point. Elle ajoutait que, étant donnée la nature de la localité, il était impossible d'établir un passage souterrain à cet endroit.

L'on fit savoir à la compagnie qu'elle devait présenter une requête régulière, demandant que la décision de la Commission fût rescindée ou modifiée; et après avoir entendu de nouveau les parties, et vu les opinions exprimées par l'ingénieur en chef de la Commission ainsi que par d'autres ingénieurs, la Commission, par ordonnance rendue le 16 novembre 1906, rescinda son ordonnance antérieure du 25 mai 1906, décrétant la construction d'un tunnel, et autorisa la compagnie requérante à effectuer un croisement à niveau, aux conditions suivantes:

(a) Un appareil d'enclenchement et de déclenchement du type "McSwain" devait être installé au dit croisement; des aiguilles devaient être posées sur la ligne de la compagnie requérante, des deux côtés du croisement; et ces aiguilles devaient être enclenchées avec des signaux, sur place et distants, sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central.

(b) Les rails sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central devaient être parfaitement reliés ensemble jusqu''à un point à 400 pieds au delà des signaux distants.

(c) Dans les conditions normales, les signaux sur le chemin de fer Michigan-Central devaient indiquer que la voie était libre, et les aiguilles devaient être ouvertes sur le chemin de fer de la compagnie requérante.

(*d*) Le plan indiquant la position des aiguilles et des signaux et donnant la description des appareils à installer et les autres détails nécessaires devait être soumis à l'ingénieur de la Commission pour son approbation.

(*e*). Un gardien de jour et un gardien de nuit devaient être nommés pour manœuvrer les aiguilles et les barrières au point du dit croisement pendant toute la durée de 24 heures pour la protection de ceux qui circuleraient dans la rue Talbot. Les dits

gardiens devaient être nommés par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central; le salaire de l'un d'eux devait être payé par cette dernière compagnie et celui de l'autre par la compagnie requérante.

Lors des dernières plaidoiries, la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central a prétendu que la compagnie requérante ne pouvait être autorisée à croiser ce chemin de fer avant d'avoir fait approuver le plan du tracé de sa ligne, conformément à la loi fédérale des chemins de fer.

Jugement rendu par le commissaire en chef le 20 novembre 1906.

Le commissaire en chef Killam: La Commission ne croit pas que cela soit nécessaire. Apparemment, la loi provinciale n'exige pas l'approbation du tracé du chemin de fer. Comme la Commission l'a déjà décidé, la formalité prévue dans l'article de la loi d'Ontario relative aux chemins de fer électriques qui exige qu'un plan du tracé de chaque ligne soit déposé au ministère provincial des Travaux publics doit être remplie préalablement à l'expropriation de terrains, mais l'absence de cette formalité n'empêche pas la construction et l'exploitation du chemin de fer. L'acte constitutif de la compagnie, 1 Edouard VII, chapitre 92 (Ontario), porte que le chemin de fer peut être construit sur les voies publiques et le long de celle-ci avec la permission des municipalités. Il est admis que l'autorisation nécessaire pour construire le chemin de fer le long des voies publiques a été donnée par des règlements des municipalités. La loi primitive ainsi que la loi d'Ontario de 1905, chapitre 110, autorisent la compagnie à croiser à niveau la ligne de n'importe quelle autre compagnie. Antérieurement à l'adoption de la loi fédérale, par laquelle le chemin de fer de la compagnie a été déclaré être une entreprise à l'avantage général du Canada, la Commission a été saisie d'une demande pour l'établissement d'un croisement à niveau et rendit une ordonnance autorisant la compagnie requérante à faire passer sa ligne au-dessous du chemin de fer *Canada Southern.* La loi en dernier lieu mentionnée prescrivait que la loi des chemins de fer de 1903 et les modifications qui y avaient été faites, à une certaine exception près, s'appliqueraient à la compagnie et à ses travaux, à l'exclusion du statut d'Ontario relatif aux chemins de fer électriques et des dispositions du statut constituant la compagnie en corporation et des statuts y portant modification incompatibles avec cette loi; mais rien de contenu dans la loi des chemins de fer ne devait affecter aucune chose qui aurait été faite en vertu des pouvoirs que conféraient ces statuts. L'on demande maintenant à la Commission de modifier son ordonnance antérieure de manière à permettre à la compagnie d'effectuer un croisement à niveau. La Commission est d'opinion qu'elle peut faire cela sans l'approbation préalable du tracé du chemin de fer en vertu de la loi des chemins de fer de 1903.

(M. le commissaire Mills, dissident.)

Conformément au rapport de l'ingénieur, la Commission décida de refuser la demande de la Compagnie *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway* pour permission de croiser le chemin de fer Michigan-Central sur la rue Talbot, dans la ville d'Essex, et, au lieu de cela, d'accorder à la dite compagnie la permission de construire un tunnel au-dessous de la ligne principale du chemin de fer Michigan-Central, dans la partie sud-ouest de cette ville, et de faire passer sa ligne à niveau à travers l'embranchement du chemin de fer Michigan-Central aboutissant à Amherstburg.

Raisons données par monsieur le commissaire Mills pour motiver sa dissidence:—

Attendu que les compagnies de chemins de fer à vapeur ont été et sont encore autorisées à faire passer leurs lignes, même celles où se fait le plus fort trafic et où circulent les trains les plus rapides, à travers les voies des unes des autres à niveau, dans toutes les parties du pays;

Attendu que les appareils d'enclenchement et de déclenchement actuellement employés par les compagnies de chemins de fer ont été approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé et la Commission des chemins de fer, qui en ont souvent prescrit l'usage parce qu'ils offraient une protection suffisante pour le public au point de croisement de deux chemins de fer;

Attendu que, par la combinaison du système de sûreté employé sur le chemin de fer Michigan-Central avec les appareils d'enclenchement et de déclenchement ordinaires, et l'usage des barrières et de la sonnerie électrique installée par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central au dit croisement, l'on protégerait le public plus efficacement que par aucun des autres moyens prescrits jusqu'ici par la Commission;

Attendu que la construction d'un tunnel à l'endroit indiqué nécessitera un détour si abrupt, si long et (à mon avis) si déraisonnable du chemin de fer électrique qu'aucune municipalité ne le permettrait, et encore moins ne proposerait la chose s'il s'agissait d'une route pour les voitures ordinaires;

Attendu que le détour que devra faire le chemin de fer électrique dans la ville d'Essex nécessitera deux croisements au lieu d'un seul—l'un par un tunnel au-dessous de la ligne principale du chemin de fer Michigan-Central, où il sera impossible de drainer la voie, et l'autre à niveau, avec l'installation d'appareils d'enclenchement et de déclenchement à travers l'embranchement du chemin de fer Michigan-Central qui aboutit à Amherstburg; et

Attendu que les chemins de fer électriques interurbains, qui sont destinés spécialement à répondre aux besoins des cultivateurs en transportant des voyageurs sur de courtes distances et en prenant çà et là des marchandises en petites quantités dans les sections rurales du pays et que les compagnies qui les exploitent ne reçoivent aucune subvention du gouvernement fédéral, des gouvernements locaux ou des municipalités, et ne peuvent par conséquent faire les dépenses qu'entraîne la construction de tunnels ou de viaducs coûteux, dépenses que peuvent se permettre les compagnies de chemins de fer à vapeur, qui sont largement subventionnées;

Je ne puis, pour ces raisons, souscrire au jugement ci-dessus. A mon avis, le détour que devra faire le chemin de fer électrique, avec tous les inconvénients qu'il présente, est inutile, déraisonnable et oppressif—inutile pour la protection du public, pas même efficace pour cette fin, vu qu'il nécessitera le croisement à niveau d'un chemin de fer à vapeur, avec des moyens de protection beaucoup moins complets et moins effectifs que ceux qui existeraient au point de croisement sur la rue Talbot; déraisonnable, à cause de la longueur et de la raideur du détour, qui, par la création d'une pente rapide et de trois ou quatre courbes à angle droit, diminuera beaucoup la force de traction sur la ligne électrique; enfin oppressif, parce qu'il impose à la compagnie de chemin de fer électrique de fortes dépenses pour l'achat d'un nouveau droit de passage à travers une partie très peuplée de la ville, le fardeau d'un tunnel coûteux, où la voie ne pourra être drainée, et les frais d'installation d'appareils d'aiguillage et de signaux à l'endroit où sera croisé l'embranchement du chemin de fer Michigan-Central aboutissant à Amherstburg.

26 mai 1906.

Observations faites par monsieur le commissaire Mills, qui se rangea à l'opinion du commissaire en chef.

Il s'agit d'une demande faite par la Compagnie *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway* (un chemin de fer électrique) pour permission de croiser la voie de la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central à niveau sur la rue Talbot, dans la ville d'Essex, province d'Ontario.

Après avoir examiné les témoignages rendus, les arguments des avocats des parties et le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission, et après avoir considéré toute la situation ainsi que les faits exposés lors des plaidoiries à Essex et à Windsor, j'exprimerai mon opinion sur deux ou trois points:—

1. Si un tunnel (avec toutes les difficultés qui se présenteraient relativement au drainage) était construit au-dessous de la rue Talbot, suivant la demande qui a été faite, un fardeau très lourd, sinon intolérable, serait imposé à la compagnie requérante, et le danger pour le public dans cette localité serait beaucoup plus grand qu'il est actuellement, en ce sens qu'un croisement à niveau de l'embranchement du chemin de fer Michigan-Central aboutissant à Amherstburg se trouverait ajouté au passage à

niveau qui existe actuellement (et qui continuera à exister) pour les voitures et les piétons sur la rue Talbot. Le fait est que deux choses s'ensuivraient: la compagnie requérante se ruinerait et finirait probablement par tomber en déconfiture, et le danger pour le public serait doublé sans aucun avantage compensant cela, sauf que l'on pourrait atteindre plus commodément la ligne principale du chemin de fer Michigan-Central.

2. Ce tunnel, avec sa pente de 5 pour 100, diminuerait beaucoup la force de traction sur le chemin de fer électrique pour le transport des marchandises.

3. Si l'on permet à la compagnie de chemin de fer électrique de croiser, à niveau, le chemin de fer Michigan-Central sur la rue Talbot, où il y a actuellement un passage à niveau (protégé par des barrières) pour les voitures et les piétons, et si l'on exige que les appareils de protection soient installés en sus des barrières qui existent déjà là, et que le tout (les appareils de protection et les barrières) soient manœuvrés le jour et la nuit par des hommes choisis par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central et sous ses ordres, il n'y aura qu'un seul croisement à niveau au lieu de deux, la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central n'aura rien à redire, la compagnie de chemin de fer électrique n'aura pas à dépenser la forte somme que nécessiterait l'établissement d'un passage souterrain et ne sera pas gênée dans l'exploitation de sa ligne, et, par-dessus tout, le danger pour le public sera beaucoup moins grand que s'il y avait un tunnel et deux croisements à niveau avec peu ou point de protection.

Par conséquent, je ne puis que réaffirmer mon jugement du 26 mai 1906, et j'approuve la conclusion à laquelle en sont venus aujourd'hui mes collègues, le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef.

20 novembre 1906.

Drainage à Kaladar.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef.

20 novembre 1906, Killam, commissaire en chef:—

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a demandé à la Commission de rendre une ordonnance l'autorisant à faire un fossé sur et à travers certains terrains, d'après un plan soumis avec sa requête.

Les terrains en question comprennent certains lots situés dans les concessions 3 et 4 du township de Kaladar et dans la concession 2 du township de Sheffield et appartenant à diverses personnes, dont une seule, James Murphy, s'est opposée à ce qu'un drain fût fait à travers son terrain.

Le chemin de fer coupe tous les lots excepté ceux de Murphy, dont la partie la plus rapprochée est distante de plusieurs centaines de pieds de la voie ferrée et est séparée de la propriété de la compagnie du chemin de fer par d'autres terrains qui sont contigus au chemin de fer.

La compagnie requérante invoque, à l'appui de sa demande, les paragraphes (*m*), (*p*) et (*q*) de l'article 118 de la loi des chemins de fer de 1903, qui disent qu'une compagnie de chemin de fer peut:—

" (*m*) faire des drains ou conduites d'eau, à travers ou sous tous terrains contigus au chemin de fer, afin d'égoutter le chemin de fer ou d'y amener de l'eau;"

" (*p*) changer, réparer ou abandonner à volonté les travaux ci-dessus mentionnés ou quelqu'un d'entre eux, et les remplacer par d'autres;"

" (*q*) faire toute autre chose nécessaire pour la construction, l'entretien et l'exploitation du chemin de fer."

Au nom de Murphy, l'on a prétendu que l'article 196 oblige toute compagnie de chemin de fer de faire et d'entretenir des fossés et des drains convenables de chaque côté de son chemin de fer, de façon à ménager un débouché suffisant au drainage et à l'écoulement des eaux; que cette méthode est la seule qui puisse être employée après que le chemin de fer a été construit; que ce chemin de fer est terminé

et en exploitation depuis nombre d'années, et que les pouvoirs que donne le statut quant à l'exploitation de terrains et à l'usage des terrains adjacents pour des fins de drainage ne peuvent plus être exercés; que le drainage au moyen de fossés le long du chemin de fer doit être suffisant, puisque le chemin de fer a pu être exploité si longtemps dans les conditions existantes; et que le terrain de Murphy n'était pas "contigu au chemin de fer", dans le sens du paragraphe (*m*) de l'article 118.

L'article 196 porte que "la compagnie, en construisant le chemin de fer, fera et entretiendra des fossés et des drains convenables de chaque côté, à travers et en dessous du chemin de fer, se reliant à tous fossés, drains ou cours d'eau existants sur les terres traversées par le chemin de fer, de façon à ménager un débouché suffisant au drainage et à l'écoulement des eaux, et afin que le drainage, naturel ou artificiel, existant sur ces terres ne soit pas obstrué ou gêné par le chemin de fer".

Cette clause a été évidemment insérée dans le statut dans le but d'obliger les compagnies d'établir le long de leurs voies un système de drainage qui ne soit pas de nature à empêcher l'égouttage des terrains des autres. Elle ne définit pas les pouvoirs qu'une compagnie peut exercer relativement à la construction et à l'entretien de son chemin de fer. Ces pouvoirs sont indiqués dans l'article 118, qui dit, entre autres choses, que toute compagnie de chemin de fer peut "changer, réparer ou abandonner à volonté les travaux qui y sont mentionnés ou quelqu'un d'entre eux et les remplacer par d'autres, et faire toute autre chose nécessaire pour la construction, l'entretien et l'exploitation du chemin de fer".

En vertu de cet article, lorsqu'un système de drainage établi lors de la construction d'un chemin de fer devient subséquemment insuffisant, l'on peut, d'après moi, l'améliorer et faire les autres ouvrages de drainage nécessaires pour tenir le chemin de fer en bon état et pour l'empêcher d'être endommagé par l'eau. Et je crois que, pour cette fin, la compagnie peut se prévaloir du paragraphe (*m*) pour faire des drains dans ou à travers les terrains contigus au chemin de fer.

L'on a cité la cause de la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke contre Murphy, 17 S.C.R., 582. Dans cette cause l'on décida qu'un chemin de fer qui était terminé ne pouvait pas être prolongé, et que des terrains ne pouvaient pas être expropriés pour cela. Il est à remarquer, cependant, que ce litige a été jugé sous l'empire de la loi des chemins de fer de 1879, 42 Victoria, ch. 9, qui ne contenait pas les dispositions des paragraphes (*p*) et (*q*) susmentionnés, et que ce que la compagnie voulait était de prolonger son chemin de fer et non pas de modifier ou réparer les ouvrages sur sa voie.

Le mot "contigu" signifie attenant à ou en contact avec. C'est là le sens que lui donnent généralement les tribunaux. *Voir* I Bouv., L. Dict., 93, 1 *Am. and Eng. Enc.*, pp. 635-8; 1 Cyc., 765; le Roi contre Hodges, *M. and M.*, 341; Josh contre Josh, 5 C.B.N.S., 454; Lightbound contre *Higher Bebington Local Board,* 14 Q.B.D., 849. De nombreux précédents (aux Etats-Unis) sont cités dans le dictionnaire et les encyclopédies que je viens de mentionner. Mais, tout comme dans le cas des autres mots, lorsqu'il est évident par le contexte et la nature de la chose dont il s'agit que l'objet qu'avait en vue le législateur ne serait pas atteint si le mot était pris dans son sens littéral, il faut présumer qu'il a été employé dans un sens différent. Moore contre la Compagnie d'assurance Phœnix, 64 N.H., 140, 6 Atl. Rep., 27; Marsh contre la Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie de Concord, 71, N.H., 51 Atl. Rep., 898. *Voir* aussi *L. & S.W.R. Co.*, contre Blackmore, L.R., 4 H.L., 610, 39 L.J., Ch., 713; Coventry contre *L.B. & S.C.R. Co.,* L.R. 5 Eq., 104; Bateman contre Parker, (1899) 1 Ch. 599; Hobbs contre Md. R. Co., 51 L. J., Ch. 234; Ind. Coope & Co. contre Hamblin, 81 L.T., 779, 48 W.R., 438.

Le principe général est clairement énoncé dans l'ouvrage de Maxwell sur les Statuts, 4me édit., p. 78: "Les mots d'un statut doivent être pris dans le sens dans lequel ils s'harmonisent le mieux avec la nature de la chose dont il s'agit et l'objet que le législateur avait en vue. Ils doivent être interprétés non pas tant dans leur sens strictement grammatical ou étymologique ou d'après leur signification populaire que

suivant la matière sur laquelle on légifère et l'objet à atteindre". *Voir* aussi Beal, "*Cardinal Rules of Interpretation*", p. 34; *The Dunelm,* 5 O.D., 171, et *Wakefield Local Board* contre Lee, 1. Ex. D., à la page 343.

Le statut autorise l'établissement de drains dans les terrains adjacents. Il est évident que, pour trouver des débouchés aux drains et aux fossés longeant une voie ferrée, il est souvent nécessaire d'empiéter sur les terres avoisinantes suivant la configuration naturelle du terrain. En autorisant les compagnies de chemins de fer à faire des drains sous ou à travers les terrains adjacents, le législateur a dû prévoir que les drains s'écarteraient de la limite entre les terrains de la compagnie et ceux des autres propriétaires, et que les distances auxquelles ils seraient portés différeraient suivant les circonstances. Et, à mon avis, le législateur n'a pu avoir dans l'idée que les pièces ou lisières de terrain où il serait nécessaire d'exécuté des ouvrages de drainage devaient appartenir à la compagnie. Si l'on admet—et, d'après moi il faut l'admettre—que, en vertu du paragraphe (*m*) la compagnie requérante pouvait faire des drains en dehors du point de contact et dans les terrains des autres, il s'ensuit logiquement qu'elle avait le droit de porter ces drains aussi loin qu'il était raisonnablement nécessaire pour atteindre le but dans lequel ils devaient être établis. Naturellement, les ouvrages de drainage doivent être adaptés à la formation du terrain. Il serait déraisonnable d'exiger qu'ils s'arrêtent à la limite du terrain directement contigu au chemin de fer, en laissant l'eau couler ensuite au hasard. A mon avis, le droit de propriété n'est pas un élément dont il faut tenir compte pour déterminer la question de savoir si les terrains sont ou non contigus au chemin de fer, dans un cas comme celui dont il s'agit actuellement.

Après avoir pris communication du rapport d'un des sous-ingénieurs de la Commission et des témoignages rendus, l'ingénieur en chef de la Commission a fait un rapport où il dit qu'il "est d'opinion que le plus tôt le chemin de fer sera drainé à cet endroit le mieux ce sera, vu que le remblai est exposé à être affouillé, et que cela est nécessaire pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer".

En vertu d'un statut adopté à la dernière session du Parlement, la Commission peut rendre une ordonnance sanctionnant ou approuvant toute chose qu'autorise la loi générale des chemins de fer. La compagnie n'a besoin, d'après moi, d'aucune sanction ou approbation de la Commission pour exercer le pouvoir que lui confère le paragraphe (*m*) de l'article 118, mais il est à propos qu'elle soumette à la Commission un plan du drain qu'elle se propose de faire, afin que la Commission puisse exercer quelque contrôle quant à la nature des ouvrages et pour la protection des tiers.

Il ressort des témoignages qui ont été rendus que la partie du lot de M. Murphy que coupera le drain que l'on veut établir a peu ou point de valeur, et qu'aucun dommage sérieux ne sera causé au reste de son terrain par le drain en question.

Je crois, par conséquent, qu'une ordonnance devrait être rendue, sanctionnant et approuvant la construction d'un drain sur le parcours indiqué par la compagnie de chemin de fer, à la condition que la compagnie construise et maintienne un passagge convenable au-dessus du drain pour M. Murphy à l'endroit qui sera désigné et de la manière qui sera prescrite par un ingénieur de la Commission.

Formules de contrats des compagnies de messagerie.

L'article 27 du statut 6 Edouard VII, chapitre 42, modifiant la loi des chemins de fer de 1903, donne à la Commission une certaine juridiction concernant les compagnies de messagerie et le transport des marchandises par messagerie.

En vertu du paragraphe 10 de cet article, certaines formules de contrats pour le transport des marchandises par messagerie ne peuvent avoir aucune force ou effet avant d'avoir été approuvées par une ordonnance ou un règlement de la Commission.

D'après l'article 11 toutes les formules de contrats légalement en usage lors de l'adoption du statut devaient continuer à être employées et à avoir effet jusqu'au 1er novembre 1906, ou jusqu'à la date que fixerait la Commission par ordonnance ou

par règlement. Avant le 1er novembre 1906 plusieurs compagnies de messageries soumirent à la Commission les formules de contrats qu'elles employaient respectivement et demandèrent qu'elles fussent approuvées.

Après avoir examiné ces formules, la Commission décida de prolonger de 6 mois, à compter du 1er novembre 1906, le temps pendant lequel les formules alors en usage pourraient continuer à être employées par les compagnies de messageries ou pour le transport des marchandises par messagerie, ce qu'elle fit par règlement en date du 13 novembre 1906, avec une clause portant que le règlement "n'aurait pas pour effet d'autoriser une compagnie, une personne ou une corporation quelconque, après l'approbation de son tarif par la Commission suivant les dispositions du dit statut, à exiger ou percevoir en vertu d'un marché ou contrat, pour le transport de marchandises par messagerie au sens du dit article 27, des prix plus élevés que ceux indiqués dans les tarifs ainsi approuvés, applicables à tel marché ou contrat".

Tarifs des compagnies de messagerie.

L'article 27 du statut 6 Edouard VII, chapitre 42, modifiant la loi des chemins de fer, 1903, s'applique aux prix pour le transport, par une compagnie de messagerie, de marchandises soit entièrement ou partiellement en Canada, ou entre des endroits du Canada et des endroits des Etats-Unis, et les dispositions de la loi des chemins de fer de 1903 se rapportant aux tarifs communs sont applicables aux tarifs des compagnies de messagerie en vertu de ce statut.

RECLAMATIONS CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

La Commission n'a pas le droit de forcer une compagnie de chemin de fer de payer une indemnité pour perte de bestiaux tués ou blessés par ses trains ou pour dommages causés par des incendies allumés par ses locomotives, vu que le statut dit expressément que dans ces cas il faut recourir au tribunal de juridiction compétente. La Commission peut, cependant, obliger les compagnies à établir des fosses-bestiaux là où elles sont légalement tenues de le faire.

Commissaire en chef, 30 novembre 1906.

Prix de transport des voyageurs.

L'article 258 de la loi des chemins de fer de 1903 dit que "en computant les taux à porter aux tarifs des voyageurs, la compagnie doit négliger toute fraction de 5 centins si elle est inférieure à 2½ centins, et, si elle est de plus de 2½ centins, jusqu'à 5 centins, considérer cette fraction comme égale à 5 centins".

Il s'agissait de savoir si, dans le cas où un tarif spécial comporte un prix par mille moindre que le tarif régulier, la compagnie de chemin de fer est obligée d'appliquer le principe posé dans cet article.

Commissaire en chef, 3 décembre 1906.

D'après moi, une compagnie de chemin de fer n'est pas obligée de faire cela. Du moment que le prix régulier n'est pas excédé et que les clauses concernant la disparité dans les taux et les autres dispositions de la loi ne sont pas violées, un tarif spécial peut être établi sur la base d'un taux uniforme par mille ou autrement. Même si le tarif ainsi établi comporte dans son ensemble un taux plus bas que le taux régulier, la compagnie peut violer ce principe dans quelques cas et fixer les prix de transport entre certaines stations sur une autre base, arbitrairement ou autrement.

Je suis par conséquent d'opinion qu'un tarif spécial peut être fait sans égard aux dispositions de l'article 258, pourvu que les prix de transport soient exprimés en multiples entiers, et non pas fractionnaires, de 5 centins. Par exemple, si un tarif

spécial comporte un taux de 2 centins par mille pour une ligne où le prix régulier est de 3 centins par mille, 25 centins pourront être exigés au lieu de 22 centins ou 20 centins pour un trajet de 11 milles.

Commissaire en chef, 3 décembre 1906.

Passage à niveau à Neelon.

La loi des chemins de fer de 1903 ne donne pas à la Commission le droit de forcer une compagnie de chemin de fer de construire un passage à niveau à travers sa voie là où il n'existait pas de voie publique antérieurement. La Commission peut simplement, dans pareil cas, *donner la permission* d'ouvrir une voie publique à travers le chemin de fer; cette permission peut être accordée à la compagnie de chemin de fer, et dans ce cas celle-ci est libre, mais non pas obligée, d'établir un passage, ou encore elle peut être accordée à la municipalité ou à un corps public ayant le droit d'ouvrir une voie publique à travers un terrain privé sans le consentement du propriétaire. Dans ce dernier cas la compagnie de chemin de fer n'est pas plus tenue de supporter cette dépense que ne le serait un particulier.

Demande de la part de la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James pour permission de croiser l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc sur la propriété de Robert Davies.

La Commission a été saisie de cette affaire à la suite de l'entente à laquelle en sont venues les deux compagnies lors des plaidoiries sur les deux actions pour injonction qu'elles s'étaient mutuellement intentées devant la Haute Cour de justice d'Ontario. D'après cette entente, la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James devait demander à la Commission la permission de croiser l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, et la Commission devait décider "laquelle des compagnies en question était tenue de croiser la voie de l'autre et à quelles conditions, e taux frais de qui le croisement devait être fait".

Il a été prouvé devant la Commission qu'avant qu'elle ait fait sa demande la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James avait pénétré sur la propriété de Davies en vertu d'un bref de possession et avait croisé l'embranchement en question, bien que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc s'y fût fortement opposée.

La Commission a décidé qu'il était inutile pour la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James de faire une pareille demande, vu que, d'après elle, la voie ferrée sur la propriété de Robert Davies au point de croisement n'était pas une ligne de chemin de fer ou une voie d'une autr compagni au sens de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903, mais appartenait à Robert Davies, et elle rendit une ordonnance autorisant la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James à croiser l'embranchement en question sans installer un signal ou des appareils d'aiguillage et sans payer aucune indemnité à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, laissant ainsi Davies libre de réclamer l'indemnité à laquelle il pouvait avoir droit en vertu de la loi des chemins de fer.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demanda à la Commission la permission d'appeler de cette ordonnance pour les raisons suivantes:

"1. La voie du Grand-Tronc à l'endroit en question est une ligne de chemin de fer d'une compagnie, que la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James ne pouvait croiser sans la permission de la Commission, d'après l'article 177 de la loi des chemins de fer.

"2. La permission de la Commission n'était pas nécessaire pour que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pût légalement construire (au point de croisement) la ligne de chemin de fer en question.

" 3. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a dans le terrain dont il s'agit, à l'endroit en question, un intérêt qui lui donne la priorité sur la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James, et cette dernière compagnie ne peut légalement occuper ce terrain ou s'en servir sans la permission de la Commission."

Le commissaire en chef a décidé, le 3 décembre 1906, que s'il était répondu dans l'affirmative à ces questions, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James n'avait pu légalement croiser l'embranchement en question sans la permission de la Commission, et que cette permission n'aurait pas été accordée aux conditions énoncées dans l'ordonnance de la Commission. L'obligation d'installer un signal et des appareils d'aiguillage aurait dû être imposée ou bien une indemnité aurait dû être accordée conformément à l'article 137 de la loi des chemins de fer de 1903.

Permission d'interjeter appel sur les points suivants accordés:

1. Est-ce que la voie se raccordant avec l'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc constitue, à l'endroit où cette voie croise le chemin de fer de la Baie-James, sur la propriété de Robert Davies, une ligne de chemin de fer ou la voie d'une compagnie que la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James ne pouvait croiser sans la permission de la Commission en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer de 1903?

2. Est-ce que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pouvait légalement construire la dite voie ferrée sur la propriété de Robert Davis, au point de croisement du chemin de fer de la Baie-James, sans la permission de la Commission?

3. Au moment où la Compagnie de chemin de fer de la Baie-James croisa la dite voie ferrée sur la propriété de Robert Davies, est-ce que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait dans le terrain occupé par cette voie, au dit point de croisement, un intérêt tel que la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James ne puisse occuper ce terrain ou s'en servir légalement sans la permission de la Commission?

Embranchement reliant le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'établissement de la Compagnie " Great West Development Company ", à Winnipeg.

Jugement, 5 décembre 1906.

Commissaire en chef:

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devrait être requise de démontrer que l'embranchement qu'elle veut construire est " nécessaire dans l'intérêt public ou pour donner plus de facilité aux affaires ". (Suivant le paragraphe 4 de l'article 175 de la loi des chemins de fer de 1903.)

Lorsqu'une ville, par exemple, consent à la construction d'un embranchement, la Commission considère souvent cela comme suffisant, ou encore la nature de la localité à desservir ou d'autres circonstances peuvent donner lieu de supposer que les conditions prévues dans le statut existent. Dans le cas actuel il n'y a rien. Nous ne savons pas ce qu'est la *Great West Development Company.* C'est peut-être une compagnie immobilière créée uniquement dans un but de spéculation, et comme la ville de Winnipeg montre quelque répugnance à consentir à la construction de l'embranchement en question, il faudrait démontrer qu'il est nécessaire au sens du statut.

Emplacements de stations.

D'après l'article 256 de la loi des chemins de fer, l'emplacement de toute station doit être agréé par la Commission, et dans le cas d'un chemin de fer qui, depuis le 18e jour de juillet 1900, a reçu par application d'un acte du Parlement du Canada, des subventions en argent ou en terres, la compagnie exploitant ce chemin de fer doit, lorsqu'elle en reçoit l'ordre de la Commission, établir et entretenir, aux endroits de son chemin de fer désignés par cet ordre, une station offrant les commodités ou les facilités que déterminera la Commission; et dans tous les cas, toute station d'un chemin de fer doit offrir les commodités et les facilités voulues pour le trafic, et

c'est là une disposition de la loi que la Commission a le droit de faire observer en vertu de ses pouvoirs généraux.

La Commission a décidé que son approbation des plans du tracé d'un chemin de fer qui paraît ménager des espaces pour des emplacements de stations ne répondait pas aux exigences du statut, qui prescrit que les emplacements de stations doivent être approuvés par la Commission, mais il doit y avoir des ordonnances séparées approuvant expressément ces emplacements.

Commissaire en chef. 11 février 1909.

Passage à niveau sur la ferme de Jacob Wright.

Il s'agit là d'une demande faite par Jacob Wright pour qu'un passage à niveau fût établi sur sa ferme à travers la ligne de la Compagnie de chemin de fer *Canada Southern,* sur le lot 29, concession 5, dans le township d'Enniskillen, dans le comté de Lambton, province d'Ontario.

Wright est le propriétaire des terrains situés des deux côtés du chemin de fer. L'ingénieur de la Commission a fait un rapport où il disait que le requérant n'avait aucun passage à niveau sur sa ferme, et que pour atteindre la partie de son terrain située au nord du chemin de fer il lui fallait passer sur la terre de son voisin, au nord de la ligne de la concession, ce qui l'obligeait de faire un long détour.

Il appert que lorsque le chemin de fer fut construit ces terrains appartenaient à la Couronne, mais qu'ils furent subséquemment arpentés et vendus aux propriétaires primitifs. La compagnie de chemin de fer prétend que les terrains furent arpentés et obtenus avant la construction du chemin de fer, mais qu'un droit de passage à travers le lot fut accordé à la compagnie sans réserve avant que Wright ait acquis le terrain de chaque côté du chemin de fer; que. en vertu de son acte constitutif primitif. la compagnie n'était pas tenue d'établir des passages sur les fermes des propriétaires des terrains adjacents à sa voie; que les lois subséquentes ne lui imposent pas cette obligation. Et sans admettre le droit de la Commission de l'obliger d'établir un passage à l'usage du requérant, la compagnie s'est déclarée prête à le faire à la condition que le requérant supportât les frais de construction et d'entretien de ce passage et qu'il payât à la compagnie une indemnité raisonnable, que la Commission devait fixer en tenant compte des responsabilités que comporte la chose.

Dans la cause semblable de la Compagnie *Ontario Lands and Oil* contre la Compagnie du chemin de fer *Canada Southern,* 1 Ontario L.R., 215, le juge Meredith décida que la compagnie de chemin de fer n'était pas tenue, d'après son acte constitutif et la loi générale des chemins de fer en vigueur lors de la construction du chemin de fer, d'établir des passages sur les fermes, et que la loi fédérale des chemins de fer de 1888, qui fut adoptée après la construction de la ligne de la compagnie, ne s'appliquait pas aux cas où le chemin de fer avait été antérieurement construit sur des terrains cédés à la compagnie et où le propriétaire du terrain adjacent avait acheté celui-ci subséquemment à telle cession.

Commissaire en chef:

Je suis, comme le juge Meredith, d'opinion que la décision de la cour suprême du Canada dans la cause de Vézina contre la Reine, 17 rapports de la cour suprême, 1, a établi d'une manière concluante que, d'après la loi générale des chemins de fer en vigueur lorsque la Compagnie de chemin de fer *Canada Southern* fut constituée en corporation et lorsque sa ligne fut construite, nulle compagnie n'était tenue d'établir des passages sur les fermes à travers sa voie si la chose n'avait pas été stipulée dans l'acte de cession ou si la compagnie ne s'était pas autrement engagée à le faire; et je suis aussi, comme lui, d'avis que lorsque, avant l'adoption de la loi de 1888, une personne achetait des terrains de l'un et de l'autre côté d'un chemin de fer à travers lequel le propriétaire précédent avait le droit de passer, la loi de 1888 ne donnait pas ce droit au nouveau propriétaire. De plus, je suis d'opinion que la loi de 1888 ne saurait avoir un effet rétroactif. L'article 190 de cette loi—tout comme l'article 198 de la loi de

1903—prescrivait que "chaque compagnie devait faire, pour les personnes dont le chemin de fer couperait les terres, des chemins de passage convenables et commodes pour les besoins de la ferme". D'après mon interprétation, cette disposition n'est applicable qu'aux chemins de fer qui ont été construits depuis l'adoption de la loi de 1888. Je me suis formé cette opinion après avoir examiné la jurisprudence dans la province de Québec, et notamment les décisions rendues dans les causes de Bolduc contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, R.Q., 23 C.S., 238, et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc contre Huard, R.Q., 1 C.A., 501.

Dans ce cas-ci, par conséquent, il importe peu de savoir si le chemin de fer a été construit avant ou après la concession faite par la Couronne. Je crois que le requérant n'a pas légalement droit d'exiger qu'un passage soit établi sur sa ferme, et que sa demande ne peut être accordée par la Commission que dans l'exercice de la discrétion qui lui est laissée par l'article 253 de la loi des chemins de fer (paragraphe 2 de l'article 198 de la loi des chemins de fer de 1903), qui dit que: "......................"

D'après le rapport de l'ingénieur, je crois que nous pouvons en venir à la conclusion que le passage en question est nécessaire pour la jouissance légitime de la terre du requérant de chaque côté du chemin de fer et qu'il serait sûr dans l'intérêt public; mais comme le requérant n'a pas strictement droit à la chose et que cela aurait pour effet de créer une servitude sur une propriété qui appartient absolument à la compagnie de chemin de fer et présenterait quelque danger pour les trains de la compagnie, les frais de construction et d'entretien de ce passage devraient être supportés par le requérant et la compagnie devrait recevoir une indemnité raisonnable.

Le sous-commissaire en chef Bernier exprima l'opinion (à laquelle souscrivit monsieur le commissaire Mills) que la compagnie de chemin de fer devrait ouvrir, construire et entretenir un passage sur la ferme du requérant à ses propres frais; et d'après le principe posé par le commissaire en chef que la Commission avait le droit de rendre une ordonnance sans condition enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire le passage en question, bien qu'il ne se soit pas départi de l'opinion qu'il avait émise antérieurement, une ordonnance fut rendue en conséquence le 15 février 1907.

Commissaire en chef, 26 février 1907.

Observations faites par monsieur le commissaire Mills, qui souscrivit au jugement rendu.

D'après le rapport de l'ingénieur de la Commission, il paraît évident que la demande de M. Wright pour qu'un passage soit établi sur sa ferme devrait être accordée; et il s'agit simplement de savoir aux frais de qui ce passage devrait être construit et entretenu.

Après mûre considération du principe en jeu et vu les nombreux cas de ce genre qui se présentent dans les provinces de l'Ouest et ailleurs, je suis d'opinion que le droit de libre passage (sauf les obstacles naturels) d'une partie à une autre partie d'un lot qui est occupé et exploité ou qui doit être occupé et exploité comme ferme est inhérent à toutes les terres agricoles en quelque endroit qu'elles soient situées, et que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer ou une autre corporation viole, dans son propre intérêt ou pour son propre avantage, ce droit naturel et fondamental, elle devrait le faire avec l'entente formelle que, lorsqu'elle construira sa ligne ou plus tard, il lui faudra établir et entretenir par la suite, à ses propres frais, au moins un passage convenable sur chaque lot ou ferme que sa voie traversera.

Par conséquent, comme le sous-commissaire en chef, je suis d'avis que la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, comme successeur de la Compagnie de chemin de fer *Canada Southern,* devrait établir et entretenir, à ses propres frais, un passage à niveau convenable sur la ferme de Jacob Wright, constituant le lot 29, concession 5, dans le township d'Enniskillen, comté de Lambton, province d'Ontario.

15 février 1907.

Plainte faite par la Compagnie "Dominion Concrete", à responsabilité limitée.

Cette compagnie déposa devant la Commission une plainte où elle alléguait que la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien exigeait 12 centins par 100 livres pour le transport de blocs de béton de Kemptville, Ontario, à la station de Graham, soit une distance de 107 milles, tandis qu'elle ne demandait que 6½ centins par 100 livres pour le transport de briques. C'était là, d'après elle, une injuste disparité.

La Commission soumit la chose au fonctionnaire préposé au trafic, et après une longue correspondance avec la compagnie de chemin de fer le prix de transport pour le béton fut réduit à la satisfaction de la plaignante. Après que cette réduction eût été opérée, la plaignante prétendit avoir droit au remboursement de la différence entre le taux qui avait été établi tout d'abord et le taux tel que réduit. La compagnie de chemin de fer refusa de rembourser cette différence, et la plaignante présenta à la Commission une requête lui demandant d'ordonner ce remboursement.

Jugement rendu par le commissaire en chef, 5 mars 1907.

En vertu de la loi des chemins de fer, toute compagnie de chemin de fer doit faire approuver son tarif fondamental régulateur, spécifiant les prix maximum de transport que la compagnie est autorisée à exiger, et après que le tarif a été approuvé, la compagnie peut se faire payer les prix qui y sont indiqués, à moins qu'elle n'établisse des tarifs spéciaux comportant des taux plus bas que ceux fixés dans le tarif fondamental régulateur; et l'article 327 de la loi des chemins de fer dit que, une fois que le tarif fondamental régulateur d'une compagnie de chemin de fer aura été approuvé et publié, les prix qui y sont indiqués (sauf les cas où il existe des tarifs spéciaux ou des tarifs de concurrence) seront les seuls que la compagnie aura le droit de réclamer pour le transport des marchandises. Et l'article 401 de la loi des chemins de fer porte que "toute personne ou compagnie, ou tout officier ou agent d'une compagnie, qui (*a*) offre, accorde ou donne, ou qui sollicite, accepte ou reçoit, à l'égard d'un transport par la compagnie, une réduction, une concession ou une différence de prix, grâce à qui ce transport s'effectuera, par un artifice, à un taux moindre que celui qui est spécifié dans les tarifs en vigueur,........est, pour chaque infraction, passible d'une amende de $100 au moins et $1,000 au plus". L'article 323 de la loi des chemins de fer donne à la Commission plein pouvoir de régler et modifier les prix de transport; voici comment se lit cet article: "La Commission peut rejeter tout tarif ou toute partie de tarif qu'elle considère injuste ou non raisonnable, ou contraire aux dispositions du présent acte, et exiger de la compagnie qu'elle y substitue, dans un délai prescrit, un tarif jugé satisfaisant par la Commission, on peut établir d'autres taux pour tenir lieu de ceux ainsi rejetés."

"2. La Commission peut fixer la date à laquelle tout tarif doit entrer en vigueur."

Jugé, que cela n'autorise pas la Commission à faire une modification rétroactive à un tarif qui n'est pas contraire à quelqu'une des dispositions de la loi des chemins de fer; et que la compagnie de chemin de fer ne pouvait faire aucune réduction dans les prix de transport qui avaient été exigés conformément aux tarifs existant légalement lorsque la transaction a eu lieu.

Jugé, de plus, que la Commission n'avait pas le droit d'ordonner à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de rembourser aucune partie des prix de transport qu'elle avait exigés d'après le tarif en vigueur avant le 20 mars 1906.

La Compagnie *Dominion Concrete Company* demanda plus tard que cette décision de la Commission fût infirmée. Elle prétendit que, étant donné que la Commission pouvait fixer la date où tout tarif entrerait en vigueur, elle avait le droit de donner à un tarif un effet rétroactif.

Le commissaire en chef décida, le 20 mars 1907, que l'article du statut qui conférait à la Commission le droit de fixer la date où un tarif entrerait en vigueur ne l'autorisait pas à donner à un tarif un effet rétroactif et à le rendre applicable aux expéditions antérieures.

Disparité dans les frais de transport des voyageurs.

Les compagnies de chemins de fer n'ont pas le droit d'établir des disparités dans les prix de transport des voyageurs arrivant aux ports canadiens par différents steamers. L'article 315 de la loi des chemins de fer dit que les prix de transport seront toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, exigés également de toutes personnes, d'après le même tarif, relativement à tout trafic de même genre et aux transports effectués par la même espèce de wagons, passant sur la même partie de la voie ferrée, et qu'il ne sera fait aucune réduction ni augmentation de ces prix de transport, directement ni indirectement, soit en faveur, soit au détriment d'aucune compagnie ou d'aucun particulier voyageant sur le chemin de fer ou s'en servant.

Commissaire en chef, mars 1907.

(Prix de transport des immigrants).

Plainte faite par la Compagnie "Brown Brothers" contre la Compagnie de chemin de fer "Canadian Northern".

La Compagnie *Brown Brothers* déposa devant la Commission une plainte où elle alléguait que, le 2 mai 1906, elle avait remis à la Compagnie de chemin de fer *Canadian Northern,* à Warman, Alberta, deux caisses contenant de jeunes arbres, qui devaient être expédiées à L. H. Daly, de Vegreville, Alberta, et que ces arbres s'étaient complètement perdus parce que la compagnie de chemin de fer avait refusé ou négligé de les transporter et de les livrer sans retard.

D'après la réponse à cette plainte produite au nom de la compagnie de chemin de fer, une période de 15 jours se serait écoulée entre la date de la réception des deux caisses en question à sa jonction de Warman et leur arrivée à Vegreville, distance de 262 milles, et l'on fit savoir à la compagnie de chemin de fer que la Commission considérait que, dans les circonstances, elle devrait indemniser la Compagnie *Brown Brothers* et prendre les mesures nécessaires pour que de pareils retards ne se répétassent plus.

Le commissaire en chef décida, le 12 mars 1907, que, d'après la loi des chemins de fer, la Commission n'avait pas le droit d'accorder une indemnité pour les pertes subies par suite de retards dans l'expédition de marchandises, vu que le statut dit expressément que, dans ces cas, il faut recourir aux tribunaux ordinaires; que la Commission doit voir à ce que les facilités voulues pour l'expédition des marchandises sans retard soient fournies lorsque les circonstances justifient son intervention, mais que, lorsque des pertes ont été souffertes de ce chef, la Commission ne peut qu'obliger la compagnie de chemin de fer à prendre des mesures pour éviter les retards à l'avenir.

Plainte faite par les "Canadian Canners, Limited".

Les *Canadian Canners, Limited,* déposèrent devant la Commission une plainte où ils alléguaient que la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien avait exigé 33 centins par 100 livres pour le transport de conserves expédiées de Wellington, province d'Ontario, à Sturgeon-Falls, dans la même province, soit 4 centins de plus par 100 livres que les prix de transport locaux combinés de Wellington à North-Bay et de North-Bay à Sturgeon-Falls.

La compagnie de chemin de fer refusa de rembourser la différence entre le prix de transport de 33 centins et les prix de transport locaux combinés, pour la raison qu'il serait illégal d'appliquer un tarif autre que celui qui avait été publié et qui comportait 33 centins par 100 livres.

Les *Canadian Canners* présentèrent à la Commission une requête lui demandant d'ordonner le remboursement de cette différence.

Jugement rendu par le commissaire en chef le 12 mars 1907.

Jugé, que non seulement la compagnie de chemin de fer était justifiable de rembourser la différence entre le prix de transport de 5me classe du point d'expédition à

Sturgeon-Falls et les prix de transport combinés de Wellington à North-Bay et de North-Bay à Sturgeon-Falls, mais qu'elle devait le faire. Un expéditeur a le droit de faire transporter ses marchandises au taux du tarif spécial à North-Bay et au taux du tarif régulier de North-Bay à Sturgeon-Falls (tarifs qui ont été tous les deux publiés suivant la loi), bien qu'il expédie ses denrées directement à Sturgeon-Falls sans mentionner le point intermédiaire.

Il peut arriver qu'un expéditeur qui ignore la chose ne jouisse pas de ce privilège, tandis qu'un expéditeur mieux informé l'obtiendra, mais ce n'est pas là une raison pour que l'expéditeur bien renseigné soit privé de l'avantage de payer moins cher pour le transport de ses marchandises.

Pont sur la rue Somerset à Ottawa.

La ville d'Ottawa demanda à la Commission de rendre, en vertu des articles 186 et 187 de la loi des chemins de fer de 1903, une ordonnance enjoignant à la Compagnie de tramway électrique d'Ottawa, à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada et à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de soumettre un plan et un profil des travaux à faire pour l'élargissement du pont qu'elles avaient construit sur la rue Somerset, une voie publique dans la ville d'Ottawa.

Le pont en question traverse les voies du chemin de fer du Canada-Atlantique et du chemin de fer Pacifique-Canadien à la ligne occidentale de la ville. Le pont proprement dit et son abord oriental se trouvent dans la ville d'Ottawa, et l'abord occidental dans les limites du village de Hintonburg. La Compagnie de tramway électrique d'Ottawa, qui est soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, possède et exploite un système de chemin de fer urbain dans la ville d'Ottawa et sa banlieue. La partie de ce chemin de fer qui se trouve dans les limites de la ville a été construite et est exploitée en vertu d'un contrat passé entre la ville et la compagnie, autorisant celle-ci à faire un service de tramway pendant une période de 30 ans à compter du 13 août 1893. Par un contrat subséquent passé entre la compagnie et la ville, celle-ci consentit à ce que la compagnie établit et exploitât une ligne de tramway sur la rue des Cèdres et d'autres rues de la ville, et dans ce contrat il était stipulé que rien de contenu dans le contrat en question ou dans le contrat primitif que la ville avait fait avec la compagnie ou dans le règlement du conseil de ville ratifiant ces contrats, " ne devait être interprété comme imposant une responsabilité quelconque à la municipalité quant à la construction, à la réparation ou à l'entretien des ponts sur la rue des Cèdres, croisant les lignes du chemin de fer Canada-Atlantique et du chemin de fer Pacifique-Canadien ou du pont ou des ponts qui pourraient être établis en leur lieu et place ".

La rue des Cèdres porte maintenant le nom de Somerset.

Par contrat passé entre la Compagnie de tramway électrique d'Ottawa, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique, la Compagnie de tramway électrique, pour certaines considétions y énoncées, consentit à assumer " toute responsabilité quant à l'entretien, à la modification, à la réparation ou à la reconstruction du dit pont ou de ses abords, et s'engagea à indemniser les deux autres compagnies de tous dommages-intérêts d'une nature quelconque qu'elles auraient eu à payer et de toutes amendes qui leur seraient imposées relativement au dit pont ou à ses abords " ; et il était de plus stipulé que dans le cas où il deviendrait nécessaire de reconstruire le pont existant alors ou d'y faire des modifications, des plans des modifications à effectuer, ou du nouveau pont à construire, seraient préalablement soumis à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique.

Il s'agissait principalement de savoir qui devait supporter les frais des modifications à faire au pont. La ville, par l'entremise de son avocat, offrit de payer un quart des dépenses. Les compagnies de chemins de fer prétendirent qu'il ne serait que juste que la compagnie de tramway payât le reste des dépenses, vu le con-

trat qu'elles avaient fait avec elle et attendu que, s'il était nécessaire d'élargir le pont, c'était uniquement afin de permettre à cette compagnie de s'en servir.

Jugement rendu par le commissaire en chef le 13 mars 1907.

Décidé que, suivant le contrat passé entre la Compagnie de tramway électrique et les deux compagnies de chemins de fer, la prétention de celles-ci était fondée, et que la Compagnie de tramway électrique aurait à élargir le pont de 16 pieds suivant les plans qui seraient approuvés par la Commission, la ville devant payer à la dite compagnie un quart des dépenses à faire de ce chef.

Prix de transport des voyageurs.

Par ordonnance de la Commission en date du 18 mars 1907, la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien furent sommées de réduire le prix de transport des voyageurs sur leurs lignes à l'est du chemin de fer Calgary et Edmonton et sur ce chemin de fer, à 3 centins par mille.

Plainte faite par la Compagnie E. B. Eddy.

Cette compagnie demanda à la Commission d'accorder à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de réduire son prix de transport pour certains articles de 10 centins par 100 livres (suivant le tarif en vigueur dans le temps) à 8 centins par 100 livres.

L'article 327 de la loi des chemins de fer dit que, une fois que le tarif fondamental régulateur d'une compagnie de chemin de fer a été approuvé et publié, les prix qui y sont indiqués (sauf les cas où il existe des tarifs spéciaux ou des tarifs de concurrence) sont les seuls que la compagnie peut réclamer pour le transport des marchandises. L'article 401 rend passible d'une amende toute personne ou compagnie ou tout officier ou agent d'une compagnie qui offre, accorde ou donne ou qui sollicite, accepte ou reçoit, à l'égard d'un transport par la compagnie, une réduction, une concession ou une différence de prix, grâce à quoi ce transport s'effectuera, par un artifice, à un taux moindre que celui qui est spécifié dans les tarifs en vigueur. Et l'article 402 déclare coupable d'une contravention toute compagnie qui déroge aux tarifs légalement en vigueur.

Jugement, 18 mars 1907.

Jugé, que le statut n'autorise pas la Commission à permettre à une compagnie de chemin de fer de déroger aux tarifs existant légalement quant à des transactions passées ou à légaliser les réductions faites dans les prix de transport spécifiés dans un tarif conforme à la loi; et, pour cette raison, la Commission ne pouvait intervenir. " Dans le cas actuel, il serait injuste d'accorder la demande de la Compagnie Eddy, vu que la Commission ne pourrait assurer aux autres le privilège que désire avoir cette compagnie, et qu'un expéditeur se trouverait ainsi à être indûment favorisé ".

Observations faites par monsieur le commissaire Mills, dissident.

Le 16 et le 17 octobre, la Compagnie E. B. Eddy, qui désirait expédier de la pâte à papier de Danville, province de Québec, à Ottawa, province d'Ontario, attira l'attention de M. Bremmer, qui représentait la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à Ottawa, sur le fait que le prix de 10 centins exigé pour le transport de la pâte à papier de Danville à Ottawa était exorbitant, et qu'elle ne pourrait pas payer plus que 8 centins par 100 livres.

Après avoir étudié la question, M. Bremmer, au nom de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, fit savoir à la Compagnie E. B. Eddy que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'exigerait pas plus que 8 centins par 100 livres pour le transport de pâte à papier de Danville à Ottawa. La Compagnie E. B. Eddy accepta le taux de 8 centins et avertit M. Bremmer que quelques wagons étaient dans le moment en voie de chargement; et M. Bremmer dit qu'il donna alors avis à la Compagnie E. B. Eddy que le taux de 8 centins ne s'appliquerait pas aux wagons

expédiés antérieurement à la date où le nouveau tarif deviendrait effectif. La Compagnie Eddy nie avoir reçu un avis dans ce sens, mais elle prétend que, convaincue qu'elle était et qu'elle n'aurait à payer que 8 centins, elle expédia de bonne foi 5 wagons chargés de pâte à papier entre la date où le nouveau tarif fut annoncé et la date où il fut publié.

Subséquemment, la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc transmit à la Compagnie Eddy un compte de $153.68, représentant un supplément de 2 centins par 100 livres pour 6 wagons chargés de pâte à papier expédiés entre la date où le tarif de 8 centins fut annoncé et la date où il fut publié (9 jours plus tard).

Relativement à ce compte, la Compagnie E. B. Eddy allègue:—

(1) Qu'elle expédia 5 wagons sur les 6 de bonne foi, après que la réduction eût été annoncée, et qu'elle n'avait aucun doute que le prix de transport serait de 8 centins par 100 livres;

(2) Que le nouveau tarif ne fut publié qu'au bout de 9 jours, et que, comme l'a sait que des wagons ont été chargés ou sont en voie de chargement et sont prêts à être plus tôt si l'on avait apporté la diligence que l'on apporte généralement lorsqu'on sait que des wagons ont été chargés ou sont en voie de chargement et sont prêt à être expédiés;

(3) Que l'application du tarif de 8 centins aux envois de pâte à papier à partir de la date où il a été annoncé n'impliquerait aucune disparité au détriment de qui que ce soit;

(4) Que la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc est consentente à retirer ou à annuler le compte pour la différence entre le taux de 10 centins et celui de 8 centins si la Commission des chemins de fer lui permet de le faire.

Je crois que le but de l'article 401 de la loi des chemins de fer est d'empêcher toutes sortes de disparités—et non pas de forcer une compagnie de chemin de fer à continuer d'exiger un prix de transport incontestablement déraisonnable ou exorbitant jusqu'à ce qu'elle ait eu le temps de préparer et de publier un nouveau tarif, lorsque la compagnie est prête à réduire ce prix de transport déraisonnable ou exorbitant dès que son attention est attirée sur la chose (avant qu'un changement soit fait au tarif)—pourvu que cette réduction soit effectuée au vu et au su de la Commission des chemins de fer et sans aucune disparité au détriment de qui que ce soit.

La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc s'est déclarée prête à faire une réduction, dans des circonstances et des conditions de cette nature, à son tarif régulier quant au transport de la pâte à papier de Danville à Ottawa, et je crois, par conséquent, que la Commission devrait permettre à cette compagnie d'appliquer son tarif de 8 centins aux envois de pâte à papier faits depuis la date où elle signifia son intention de réduire le prix de transport de 10 à 8 centins par 100 livres.

8 mars 1907.

Re *Demande de la "Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company", en vertu de l'article 175 de la loi des chemins de fer, 1903, pour l'autoriser à construire un embranchement à partir de sa ligne principale, dans la cité de Hamilton, jusqu'aux ateliers de la "Canadian Westinghouse Company".*

La ligne projetée traverserait l'avenue Sherman, au sud de la rue Princess, et de là, se prolongerait, approximativement, sur une ligne parallèle à cette rue et sur environ 125 pieds au sud de cette rue, et sur une ligne parallèle à celle de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et sur quelque 350 pieds au sud de cette rue, en croisant de niveau, entre certains points, la ligne de la *Hamilton Radial Electric Railway Company* et en décrivant une courbe vers le nord aux environs de l'avenue Fullerton, à une courte distance des ateliers de la *Westinghouse Company.*

Les citoyens résidant à l'ouest de l'avenue Sherman, et entre la ligne projetée et celle de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, se sont opposés à cette ligne projetée, du fait qu'il leur serait très dommageable que leurs immeubles soient enclos

dans une lisière délimitée par deux voies ferrées; et la *Radial Company* s'est opposée au croisement de niveau de sa ligne. La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc s'est aussi opposée à l'usage, par l'embranchement projeté, d'une partie quelconque de son droit de passage.

Jugement, président de la Commission, 28 mars 1907.

Je suis d'avis qu'il ne serait pas raisonnable de forcer la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à permettre l'usage de son terrain à cet endroit.

Je suis aussi d'avis qu'il ne serait pas à propos d'autoriser la construction de l'embranchement au delà de l'avenue Sherman, au sud de la rue Princess. Il en résulterait une lisière d'immeubles d'environ quinze cents pieds de long sur trois cent cinq pieds de large, entre deux lignes de chemin de fer. Le terrain, entre l'avenue Sherman et la propriété de la *Westinghouse Company,* est aujourd'hui entièrement occupé par des maisons bourgeoises, et quand même l'embranchement projeté ne devrait être utilisé que comme embranchement particulier, donnant accès aux ateliers de la *Westinghouse Company,* il causerait de graves dommages aux habitants d'une telle lisière. Il peut arriver que les circonstances aient pour effet de convertir cette lisière en centre manufacturier, dans l'avenir; mais jusqu'à ce que sa transformation se soit opérée dans une mesure suffisante, ses habitants ne devraient pas être forcés à accepter une situation faite en vue de ce résultat.

On s'est opposé, de la part de la cité de Hamilton, à l'abaissement projeté du niveau de la voie du Radial, comme comportant l'abaissement du niveau de la rue Princess au-dessous d'un grand égout qui y existe, et de manière à nuire à la circulation publique sur la rue Princess.

Alors qu'il y a lieu de desservir une ou plus d'une industrie à l'est de l'avenue Sherman, le prolongement au delà n'a d'autre but que de donner accès aux ateliers de la *Westinghouse Company.* Si cette compagnie ne s'y opposait pas, il serait facile d'établir la ligne le long de celle du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'au terrain, directement, de la *Westinghouse Company.* Il serait sans doute de grande importance pour cette compagnie que d'avoir le raccordement et le service additionnels par voie ferrée, mais elle a déjà, avec la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, un raccordement qui permet de transférer le trafic sur la ligne du *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* ou à partir de cette dernière ligne.

Aucun intérêt public n'est en jeu, et il ne me paraît pas que les habitants de cette localité doivent être contraints à subir le dommage qui serait causé, ou que la *Radial Company* doive souffrir le croisement à niveau de sa ligne, pour permettre à la *Westinghouse Company,* qui désire une communication sans porter préjudice à ses propres édifices ou à son terrain.

Jugé, le commissaire Mills dissident, que la demande d'autorisation à construire un embranchement particulier, sur le parcours projeté, devrait être rejetée, mais que pouvoir devrait être donné, si la compagnie requérante le désire, de construire un rameau, convergent vers le nord sur l'avenue Sherman, au sud du droit de passage de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, et de là, parallèlement à cette dernière, sur le *Radial Railway,* jusqu'ã l'avenue Rosedale, puis directement aux terrains de la *Westinghouse Company,* ou de le raccorder aux rails du chemin de fer Grand-Tronc, suivant l'entente qui pourrait exister à cet ettet, ou qu'autorisation devrait être donnée de construire telle partie de la ligne que l'on désirerait.

Re *Croisement de Cedar Dale-Oshawa.*

Il s'agit là d'une demande faite par le village de Cedar-Dale pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'installer une protection plus efficace à l'endroit où sa voie croise la rue Simcoe, dans le dit village.

Au même point, un chemin de fer électrique croisait le chemin de fer Grand-Tronc, avec des appareils d'enclenchement mis en fonctoinnement par la Compagnie électrique, et la Commission, par son ordonnance du 19 décembre 1906, a prescrit que les barrières fussent enclenchées avec ces appareils et mises en fonctionnement par le pré-

posé aux siganux posté dans la tour; de plus, que la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc doive supporter la dépense se rattachant à cette nouvelle combinaison et en excès de la dépense à laquelle la compagnie électrique était déjà assujettie. La Commission a aussi décrété qu'une lumière électrique serait installée et entretenue par le village au croisement.

La rue Simcoe, que croise le chemin de fer Grand-Tronc, est un prolongement d'une rue de la ville d'Oshawa, mais le point où existe ce croisement est en dehors des limites de la ville. L'avocat de la ville a soutenu la demande d'émission de l'ordonnance et a pris part à l'examen des témoins. Il a dit entre autres choses: " Cette municipalité a intérêt à ce que la vie des citoyens soit protégée—leur vie et leur propriété—et a insisté aussi vigoureusement qu'il était possible, auprès des commissaires, sur l'opportunité de pourvoir à telle protection qui pourrait être jugée convenable ". Puis, après allusion au coût probable d'un passage souterrain, il a répété: "-Mais cette municipalité demanderait avec instance toute autre protection qu'il serait passible d'établir ". Il a de plus ajouté: " Le conseil de ville n'entend pas qu'il doive être appelé à contribuer. Ses contribuables apportent au chemin de fer une énorme somme d'affaires ".

En communiquant ses conclusions aux parties, la Commission a exprimé un doute si la ville pouvait être considérée comme intéressée au point de devoir être appelée à contribuer à la dépense de la protection du croisement; elle a aussi énoncé le désir, au cas où la compagnie de chemin de fer soutiendrait que la ville pouvait être ainsi tenue, qu'on lui signalât toutes dispositions statutaires fixant la responsabilité de la ville ou lui conférant quelque droit concernant un chemin public en dehors de ses limites; elle a aussi déclaré qu'elle ne considérait pas que le village de Cedar-Dale fût dans une situation financière qui permît de l'appeler à contribuer autrement qu'en installant et entretenant une lumière au croisement.

La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc demanda alors de modifier l'ordonnance de manière à répartir la dépense de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des barrières par parts égales entre la ville d'Oshawa, le village de Cedar-Dale et la compagnie de chemin de fer, en alléguant que la ville était intéressée en la matière et devrait être forcée de contribuer, et que la modicité des ressources financières du village ne constituait pas une raison suffisante pour le tenir indemne.

Cette dernière demande a été plaidée devant la Commission. Pour appuyer l'allégation d'intérêt de la part de la ville, on a rappelé la position prise par l'avocat de cette dernière à l'audition précédente, et l'on a cité la cause de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc *vs* cité de Kingston, 8 Ex. C. R. Dans cette cause, on a demandé que certaines ordonnances du comité des chemins de fer du Conseil privé fussent considérées comme constituant les règles de la cour de l'Echiquier. Ces ordonnances imposaient à la cité de Kingston de contribuer à la dépense se rattachant à la construction d'un passage souterrain, pour faire passer, sous le chemin de fer Grand-Tronc, un chemin public en dehors des limites de la cité; et l'on niait au comité des chemins de fer le pouvoir d'imposer cette condition. Le savant juge de la cour de l'Echiquier a été d'opinion qu'il n'avait pas juridiction pour reviser la décision du comité des chemins de fer, soit quant au mérite, soit quant à son mode de procédure. Il a énoncé: " La cité de Kingston était-elle intéressée dans les travaux dont l'exécution a été ordonnée "? Si cette question est résolue dans l'affirmative, le comité des chemins de fer a juridiction pour édicter les ordonnances telles qu'amendées. Si elle est résolue dans la négative, le comité n'a alors aucune juridiction pour imposer à la cité de Kingston l'obligation de supporter une part quelconque du coût de semblables travaux. Je crois qu'il devrait être répondu à la question dans le sens affirmatif. Quoique les travaux ordonnés ne doivent pas être exécutés dans les limites de la cité de Kingston, ils doivent l'être dans le voisinage immédiat, et sont destinés à protéger le public contre le danger de traverser le chemin de fer Grand-Tronc, à un croisement à niveau, sur un chemin qui, à courte distance du croisement, se rattache à une des rues de la cité. De plus, il appert que la cité de Kingston était une des parties requérantes, auprès du comité des chemins de fer, pour l'obtention d'une ordonnance décré-

tant l'exécution des travaux en question; et il me semble que l'on ne pourrait pas raisonnablement prétendre que la cité de Kingston était dépourvue d'intérêt en la matière.

In re La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et le comté et township de York, 270, R. 559; 25 O.A.R. 65, M. le juge Rose a maintenu la validité d'une ordonnance du comité des chemins de fer, en vertu de laquelle il était enjoint à la cité de Toronto, au comté d'York et au township d'York de contribuer dans la dépense de l'installation et de l'entretien de barrières et d'un gardien, pour la protection du croisement d'un chemin public qui se toruvait dans le township d'York et en dehors des limites de la cité de Toronto. L'ordonnance du comité des chemins de fer avait étté émise à la demande de la cité de Toronto. Le comté et le township d'York en appelèrent du jugement. Burton, J.C.O., et Maclennan, J., furent d'opinion que l'ordonnance n'était pas valide, en tant qu'imposant un trop lourd fardeau au township et au comté. Osler, J., maintint que le township et le comté étaient "personnes intéressées" dans le sens de l'acte des chemins de fer, et sujets à la juridiction du comité. Meredith, J., décida que le chemin n'étant pas un chemin de comté, et le comté n'ayant aucune responsabilité quant à son entretien, celui-ci ne pouvait être considéré intéressé de manière à être lié par l'ordonnance du comité.

La cité de Toronto n'en appela pas, et il n'appert pas qu'elle ait été représentée devant la cour d'appel. Comme requérante originaire, il pouvait difficilement être soutenu qu'elle n'était pas intéressée.

Le chef de la Commission:

Dans les deux causes citées, les tribunaux ont été appelés à sanctionner les ordonnances du comité des chemins de fer. Ils ne pouvaient reviser les décisions du comité sur les faits. S'il avait été apporté, devant le comité, quelque preuve que les parties auxquelles il était enjoint de contribuer étaient "intéressées" dans le sens du statut, la juridiction du comité pour émettre des ordonnances ne pouvait être contestée.

Dans le cas actuel, cette Commission est la cour de juridiction de première instance qui doit décider elle-même non seulement sur la question de droit, mais aussi sur la question de fait, quant à ce qui a trait à l'intérêt, et de plus, si elle doit, dans l'exercice de sa discrétion, tenir pour équitable et opportun que la ville soit appelée à contribuer à la dépense de la protection du croisement en question.

Je crois qu'il ne peut être raisonnablement affirmé, comme proposition légale, qu'il n'existe pas, de l'intérêt de la ville, une preuve susceptible d'appuyer une ordonnance de la Commission contre elle, en présence spécialement de la déclaration formelle de l'avocat représentant la ville se revendiquant de cet intérêt. Mais il ne me paraît pas que la ville soit nécessairement liée par l'aveu d'un intérêt, si je tiens compte des circonstances et de la nature de l'intérêt avoué. La corporation de la ville est un corps statutaire qui n'est pas tenu à l'entretien des chemins publics, en rehors des limites de la ville, non plus que de les protéger contre les obstructions. Elle n'est pas autorisée à dépenser les deniers de la ville sur ces chemins publics. Comme corps public, agissant dans l'intérêt des citoyens, un conseil de ville porte son attention sur nombre de matières d'importance publique qui ne relèvent pas directement de ses fonctions. La securité des citoyens de la ville voyageant sur le chemin public et traversant le croisement en question apparaît aux yeux du conseil comme matière d'intérêt public; mais je ne me rends pas compte que, comme conséquence, la municipalité puisse être considérée avoir un intérêt légal en ce qui concerne la protection du croisement. Les intérêts individuels des citoyens qui ont l'occasion de se servir du chemin public ne sont pas, à mon avis, ceux de la municipalité, et l'admission de l'avocat de la ville, de même que la part qu'il a prise au soutien de la requête, ne me paraissent pas changer la situation, ou constituer un aveu ou une preuve d'intérêt de nature à justifier la Commision de statuer que cet intérêt existe de fait.

Je crois, en conséquence, que la ville ne doit pas être appelée à contribuer à la dépense de l'érection, de l'entretien ou du fonctionnement des barrières.

Pour ce qui concerne le village de Cedar-Dale, la question reste telle qu'elle s'est présentée lors de la première audition. Je ne crois pas que la Commission puisse être appelée, en pareil cas, à reviser son jugement antérieur, quand aucun fait nouveau n'a été établi et qu'aucun point essentiel n'a été précédemment négligé. En émettant son ordonnance la Commission a exprimé un doute sur l'obligation de contribuer de la part de la ville. Cette question a été justement rouverte.

Dans mon opinion, la requête devrait être renvoyée, et il devrait être ordonné à la compagnie de chemin de fer de payer au village une somme raisonnable pour les frais de la demande en modification de l'ordonnance. En présence cependant des décisions précédentes et de l'attitude prise par la ville à l'audition, je ne crois pas que la compagnie de chemin de fer doive supporter aucune part des frais de la ville.

Ordonnance, en date du 23 mai 1907, émise en conséquence. Les frais de la requête fixés à la somme de $25.

Re Plainte de la "St. John Ice Company".

Il s'agissait d'une plainte de la *St. John Ice Company* alléguant que la *New Brunswick Southern Railway Company* agissait illégalement et en violation des dispositions de l'acte des chemins de fer, en

1. Portant en compte à 20,000 livres les wagons contenant de 40,000 à 50,000 livres en pesanteur réelle.

2. Portant en compte les wagons à 2 cents par 100 livres, contrairement à C.R.C. n° 1, son tarif régulateur, qui porte 2½ cents par 100 livres.

3. Portant en compte les wagons à 20,000 livres, contrairement à la classification canadienne du transport, qui spécifie 30,000 livres comme poids minimum d'une charge de wagon.

4. Faisant passer et portant en compte, par l'entremise de W. E. Scully, leur agent à Saint-Jean-ouest, comme contenant 20,000 livres, des wagons que W. E. Scully, sous le nom de *The Union Ice Company,* avait vendu et livré comme portant 50,000 livres.

5. Représentant faussement les prix du tarif en vigueur, de la manière suivante: En décembre dernier, son agent général du transport, M. P. W. Wetmore, a indiqué comme son taux courant sur la glace, de Spruce-Lake à Saint-Jean-ouest, 2 cents par 100 livres, pour le poids minimum de 30,000 livres d'une charge de wagon, alors qu'il aurait dû savoir que le tarif C.R.C. n° 2, fixant un taux de cents par 100 livres, avait été aboli, et que le taux légal, en vertu du C.R.C. n° 1, était de 2½ cents par 100 livres.

6. Portant atteinte aux tarifs établis, au moyen des actes collusoires de ses officiers, en autant que P. W. Wetmore, le comptable, qui était aussi agent général du transport, a approuvé des comptes et des feuilles de route qu'il a certifiées lui-même, ainsi que F. J. McPeake, le surintendant, pour l'auditeur, indiquant des pesanteurs de 20,000 livres, par charge de wagon, qui étaient réellement de 40,000 à 50,000 livres, et montrant ainsi qu'il avait été perçu $4 pour le transport par wagon, alors qu'il aurait dû être perçu de $10 à $12.50 par wagon.

Et elle demandait, en vertu de l'article 60 de l'acte, une ordonnance instituant enquête sur l'administration de la dite compagnie de chemin de fer et sur les plantes ci-haut relatées contre la compagnie et ses fonctionnaires.

Audition à Saint-Jean.

Il est ordonné que permission soit accordée à la compagnie plaignante d'instituer des procédures, en vertu des articles 399, 401 ou 402 de la loi des chemins de fer, contre la compagnie, pour avoir toléré ou permis

(*a*) Que W. E. Scully obtienne le transport de marchandises à un taux moindre que celui alors autorisé et en vigueur sur le chemin de fer de la compagnie.

(*b*) Pour avoir transporté des marchandises pour le dit W. E. Scully; et pour avoir toléré et permis que W. S. Scully obtienne le transport de ces marchandises à deux taux moindres que les taux réguliers alors autorisés et en vigueur sur le chemin de fer, en violation des dispositions de la loi des chemins de fer.

Plus tard, les plaignants ont demandé une copie certifiée de cette ordonnance, pour que, de cette ordonnance, il puisse être fait une règle de la cour suprême, en vertu de l'article 46 de la loi des chemins de fer.

L'article 46 pourvoit à ce que toute décision ou ordonnance rendue par la Commission puisse être déclarée règle, ordonnance ou décret de la cour de l'échiquier ou de toute cour supérieure d'une province du Canada.

Le paragraphe 2 de cet article se lit:—

"2. Pour faire de cette décision ou ordonnance une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours, la pratique ordinaire et la pratique de ces cours en ces matières peuvent être suivies; pour y suppléer, le secrétaire peut faire une expédition certifiée conforme de cette décision ou ordonnance, au dos de laquelle est signé par le président de la Commission et revêtu du sceau officiel de la Commission, le visa qui suit:—

"Proposé de faire du contenu des présentes une règle (*ou* une ordonnance, *ou* un décret, *selon le cas*) de la cour de l'échiquier du Canada (*ou selon le cas*).

Demande refusée.

Jugé, président de la Commission, que, pour le premier cas la pratique ordinaire et la procédure des tribunaux en pareilles matières doivent être suivies; que l'autre alternative à laquelle pourvoit cet article se rapporte à un cas où la Commission elle-même chercherait à faire exécuter une de ses propres ordonnances, c'est-à-dire une ordonnance dont la Commission aurait pris l'initiative.

Taux de Vancouver vers l'Est vs *Taux de Winnipeg vers l'Ouest.*

Les chambres de commerce des cités côtières sur le Pacifique de la Colombie-Britannique se sont plaint à la Commission que les taux prélevés, par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, sur toutes les classes de marchandises, de Vancouver aux localités situées dans la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest, jusqu'à Calgary, sur la ligne principale, et Macleod, sur la ligne Crow's-Nest, dans l'est, constituaient une disparité à leur désavantage, comparés aux taux sur le trafic vers l'ouest, de Winnipeg au même territoire.

La plainte n'était pas basée sur le fait que les taux étaient en eux-mêmes excessifs, au point d'être déraisonnables ou injustes, mais simplement sur le fait qu'une préférence injuste était accordée au trafic de Winnipeg vers l'ouest, comme comparé à celui des cités côtières vers l'est.

La plus grande partie du trafic de Winnipeg vers l'ouest est transportée sous l'opération de ce qu'on appelle les "tarifs de commerçants", portant comme "devant être appliqués à la ré-expédition, par les maisons de gros de Winnipeg seulement, aux commerçants faisant affaires aux stations spécifiées ou tributaires de ces stations", en tête de ces tarifs. Une question a été soulevée quant à la mesure donnée à l'application de ces tarifs, et la compagnie de chemin de fer a prétendu qu'ils ne pouvaient être soumis à une comparaison, parce que les taux y inscrits n'étaient que les balances des taux d'entier parcours, des points à l'est de Winnipeg aux points à l'ouest en question, après déduction faite des taux du tarif régulier à Winnipeg.

Auditions à Ottawa, 6, 7 et 8 mars 1906.

Jugement du président de la commission Killam, 25 mai 1907, dans lequel a concouru le vice-président de la commission Bernier.

"Il me paraît", au sujet de la prétention ci-haut énoncée de la compagnie de chemin de fer, "que ces questions sont absolument indifférentes. Si, en fixant les taux sur cette base, on donne à Winnipeg une injuste préférence sur les localités du Pacifique, cela est tout aussi irrégulier que si les taux étaient computés sur toute autre base, et la comparaison devrait être faite avec le trafic transporté pour les expéditeurs de même catégorie, et dans les mêmes conditions, et quant à l'autre trafic les tarifs qui lui sont applicables sont ceux entre lesquels la comparaison devrait être faite également.

Les plaignants se fondent principalement sur la comparaison des distances respectives de Winnipeg et de Vancouver, prétendant que la perception de taux plus élevés pour des distances plus courtes fait naître une présomption de disparité injuste. Il se fondent aussi sur une comparaison de la pratique en usage sur des lignes aux Etats-Unis, soutenant que les taux vers l'ouest à partir de Saint-Paul, sont en équilibre avec les taux vers l'est, à partir de Seattle et Portland, à des points beaucoup plus éloignés à l'est, que ne le sont les taux de Winnipeg avec ceux de Vancouver, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il me paraît qu'aucune déduction ne peut être tirée d'une simple comparaison des distances sur différentes sections des chemins de fer, et que cela ne constitue pas une disparité, encore moins une injuste disparité—qu'une compagnie de chemin de fer exige des taux plus élevés, pour de faibles distances, sur une ligne ayant un petit volume d'affaires ou dont la construction, l'entretien et l'exploitation sont dispendieuses, que sur une ligne ayant un fort volume d'affaires ou dont la construction, l'entretien et l'exploitation sont comparativement peu dispendieuses.

Dans mon opinion, une partie qui porte une semblable plainte, sur une simple comparaison de distances, devrait indiquer la nature des lignes particulièeres auxquelles elle fait allusion, et qu'il y a disproportion de taux au désavantage de la ligne plus courte, tout en tenant compte des circonstances qui viennent d'être signalées.

Les plaignants n'ont, à l'audition, offert aucune preuve sur ces points; mais la compagnie de chemin de fer a produit quelque preuve montrant que le coût d'entretien et du service était beaucoup plus élevé et le trafic moindre sur la section ouest de la ligne que sur la section de Winnipeg vers l'ouest. Quoiqu'il résulte de là qu'une différence dans les taux par comparaison avec les distances était raisonnable, l'information donnée n'était pas suffisante pour former un jugement exact sur le fait que, déduction raisonnable faite après pour la différence du trafic et de la dépense, les taux de l'ouest étaient injustement élevés comparés aux autres.

Comme le sujet était d'une importance publique considérable, la Commission ne s'est pas crue justifiable de renvoyer la plainte en se basant sur cet unique fait qu'il n'avait pas été fourni de preuve suffisante de disparité, mais a donné instruction à son chef du trafic de s'enquérir plus amplement et de lui procurer tous les renseignements possibles, pour lui permettre d'en arriver à une conclusion satisfaisante. Cette enquête a été poursuivie, conduisant à ce résultat que les chiffres donnés par les fonctionnaires du chemin de fer ont été vérifiés comme étant corrects, en somme, et que quelques renseignements additionnels ont été obtenus.

Les membres de la Commission savent, d'après un examen fait en personne de la route, que les rampes sont beaucoup plus raides et la ligne d'une exploitation beaucoup plus difficile dans la Colombie-Britannique que dans les provinces des prairies, et cet état de choses a été clairement démontré par la preuve.

Le premier rapport du chef du trafic a établi, par des computations appuyées sur la preuve, quant au coût de l'exploitation et de l'entretien, sur différentes sections de la ligne principale du chemin de fer, que les taux de Vancouver à Calgary étaient réellement plus bas, comparativement à ceux de Winnipeg à Calgary, que s'ils étaient basés sur une dépense proportionnelle. Aucune donnée exacte n'a été fournie par la preuve ou par les rapports subséquents du chef du trafic pour permettre la comparaison de la dépense d'exploitation et d'entretien, sur ce qu'on appelle la route de Crow's-Nest, avec celle des lignes de prairie, quoique le chef du trafic ait indiqué que la première de ces lignes était d'une explotiation plus dispendieuse. Il a cependant poursuivi d'autres calculs, basés sur une comparaison des rampes et du coût de construction par mille de certains sections des lignes de la Colombie-Britannique, à raison de un mille et demi de Yale à Revelstoke, et de deux milles de Revlstoke à Canmore, pour chaque mille réel de chemin de fer. Cette estimation a été faite d'après un état énoncé dans une lettre de M. MacInnes, gérant du trafic de Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, qu'un certain tarif de la compagnie était basé sur le coût de construction par mille. Ce calcul a montré

qu'en se servant de ce système d'une étendue ainsi évaluée, les taux de Winnipeg vers l'ouest étaient plus bas au mille que ceux de Vancouver vers l'est. Il me paraît que les résultats de pareilles estimations n'offrent aucune base solide pour conclure que les taux de Vancouver vers l'est constituent une disparités, par comparaison avec les taux de Winnipeg vers l'ouest. Les estimations sont très vagues et ne s'appuient sur aucun calcul déterminé. Celles basées sur des chiffres réels, quant à la dépense comparative d'exploitation et d'entretien sont beaucoup plus exactes, quoique même à certains égards les détails ne soient pas complètement donnés. Malgré que la compagnie puisse avoir fait usage, dans le passé, de pareilles estimations, pour quelques fins, ceci ne devrait pas être accepté comme démonstration que ces estimations étaient d'une exactitude suffisante pour les exigences de la plainte dont il est actuellement question. Il est manifeste qu'une comparaison absolument exacte ne peut être faite, et la preuve ne me paraît pas assez forte pour autoriser la conclusion que les taux, vers l'est sont injustement élevés comparativement à ceux vers l'ouest.

Le rapport du chef du trafic montre que les taux de Vancouver vers l'est sont plus bas que ceux des lignes des Etats-Unis, et cela malgré que les régions des Etats-Unis, desservies par ces lignes soient plus productives et fortement colonisées, et qu'elles donnent un plus grand trafic local que dans la Colombie-Britannique; il montre aussi que les points où les taux vers l'est et vers l'ouest se rencontrent aux Etats-Unis sont beaucoup plus rapprochés de Seattle que le prétendent les plaignants, et que, à comparer les distances proportionnelles de Winnipeg et de Vancouver respectivement, avec celles de St-Paul et de Seattle respectivement, les points de rencontre des taux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien sont en moyenne aussi équitablement localisés que sur les lignes des Etats-Unis.

Quant à ce qui concerne le trafic sur la ligne Crow's-Nest, il serait beaucoup plus satisfaisant si des renseignements plus précis sur le coût de l'exploitation avaient été obtenus; mais en prenant en considération les taux respectifs sur cette ligne et sur la ligne principale *via* Calgary à Macleod, et les résultats des autres investigations, il ne me paraît pas suffisamment probable qu'une nouvelle enquête établirait l'injustice des taux pour nous justifier de faire cette enquête. Il faut aussi se rappeler que le trafic, sur les sections de prairie du chemin de fer Pacifique-Canadien, est beaucoup plus grand que celui des lignes de la Colombie-Britannique; que les gains de la compagnie, par mille, pour les lignes de prairie, sont beaucoup plus grands que dans la Colombie-Britannique, et que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que la compagnie transporte le trafic sur les lignes de prairie à des taux moins élevés que sur les autres lignes. Quoiqu'il en soit, si elle juge à propos d'en agir ainsi dans une mesure raisonnable, on ne saurait équitablement prétendre que son attitude implique une disparité injuste pour le trafic, dans et à travers la Colombie-Britannique.

Il est deux points d'ordre mineur qui demandent examen. L'un a trait aux tarifs spéciaux de commodités pour le trafic vers l'ouest, à partir de Winnipeg, sur les classes d'articles énumérés dans le statut 60-61 V., c. 5, s. 1, (d), intitulé "Un Acte pour autoriser une subvention à un chemin de fer à travers la Passe du Nid-de-Corbeau. Cet acte a autorisé l'octroi à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'une subvention pour construire un chemin de fer, à partir de Lethbridge, à travers la Passe du Nid-de-Corbeau, jusqu'à Nelson, à certaines conditions, dont l'une était qu'il interviendrait un arrangement entre le gouvernement et la compagnie, pourvoyant, entre autres choses, à une réduction des taux et prélèvements de la compagnie, sur les classses de marchandises y mentionnées, dirigées vers l'ouest, à partir de Fort-William et des autres points à l'ouest de Fort-William, ces différentes localités incluses, sur la ligne principale de la compagnie ou toute autre ligne de chemin de fer au Canada sous le contrôle de la compagnie comme propriétaire ou locataire ou exploitée pour son compte.

Comme résultat de cet acte et de l'arrangement intervenu en vertu de ses dispo-

sitions, la compagnie a fait des tarifs de taux réduits sur les classes de marchandises dont il est question, non seulement à partir de Fort-William et de points à l'est, vers l'ouest, mais aussi à partir de Winnipeg vers l'ouest, sans réduire également les taux sur les mêmes classes de marchandises à partir des localités sur le Pacifique, vers l'est. On ne peut considérer ces réductions comme compulsoires; elles résultent d'un arrangement librement consenti par la compagnie dans le but d'obtenir une subvention pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer. L'arrangement et le statut ne parlent pas même du tout des taux à partir de Winnipeg. Lorsque le statut a été adopté et l'arrangement conclu, la loi défendait une injuste disparité entre les localités; et quoique le parlement n'ait pas pourvu à des réductions similaires sur les sections de l'ouest du chemin de fer de la compagnie, il ne doit pas, à mon avis, être considère comme ayant permis ce qui, exécuté d'autre façon aurait constitué une injuste disparité. Je crois que nous sommes justifiables d'inférer, au sujet des classes de marchandises auxquelles se rapportent ces tarifs, que les réductions n'ont pas eu pour résultat une pareille disparité, et que les taux à partir de Vancouver vers l'est, sur un trafic similaire, transporté dans des circonstances similaires, devraient être proportionnellement réduits.

La dernière question naît de ces faits que, pour faire face à la concurrence par eau, sur la côte du Pacifique, la compagnie de chemin de fer transporte les marchandiss à partir des points à l'est, jusqu'à la côte du Pacifique, à des taux plus bas que pour les points intérieurs à l'ouest, et que la même pratique prévaut quant aux taux à partir de Winnipeg vers l'ouest; qu'à plusieurs points intérieurs les taux, à partir de Winnipeg, sont inférieurs aux taux combinés, à partir de Winnipeg jusqu'aux localités de la côte, et à partir de ces dernières jusqu'aux points intérieurs. Les taux abaissés, vers la côte, sont nécessaires pour permettre aux compagnies de chemin de fer d'obtenir du trafic, dans leur concurrence avec les entrepreneurs de transport océanique. Cette pratique est clairement permise par la loi des chemins de fer, et, à moins que les taux plus élevés, à partir des localités de l'est jusqu'à celles de l'ouest, ne soient eux-mêmes injustes et déraisonnables, cette pratique n'implique pas une disparité injuste. La situation, nécessairement, doit avoir un effet modificatif sur les taux aux points intérieurs; ces taux doivent varier avec les distances à partir des ports sur le Pacifique. *Prima facie,* il devrait être permis à la compagnie de chemin de fer de prélever des taux raisonnables à partir des ports sur le Pacifique vers l'est, et elle ne devrait pas être obligée d'exiger, elle ne serait pas même excusable de le faire des taux excessifs aux points intérieurs dans le but d'égaliser la situation aux points de la côte du Pacifique. Il ne me paraît pas que le simple fait que les taux vers l'ouest, à partir de Winnipeg ou tout autre point jusqu'à ces points intérieurs de l'ouest, sont inférieurs aux taux qui seraient déterminés, par une combinaison des taux, à partir de tels points à l'est jusqu'aux points sur le Pacifique, et à partir de ceux-ci jusqu'à un point intérieur, constitue en lui-même une injuste disparité ou une injuste préférence. Il est permis à la compagnie de faire face à la concurrence aux points côtiers, et je crois qu'il devrait lui être également permis de combattre dans une mesure raisonnable l'effet de cette concurrence sur les localités intérieures.

Je suis d'opinion que la plainte doit être renvoyée, sauf quant à ce qui se rapporte aux classes de trafic pour lesquelles des taux réduits ont été établis, en vertu de l'acte concernant la ligne Crow's-Nest.

Jugement par dissidence, M. le commissaire Mills.

"Je regrette de ne pouvoir concourir au jugement du président de la Commission dans cette cause.

"Je n'attache pas l'importance qu'il paraît attacher lui-même à certaines parties de la preuve—preuve dans laquelle l'élément "intérêt" entre pour une grande part, et quant à la valeur de laquelle il y a marge évidente pour une divergence d'opinions; et je diffère absolument de l'avis exprimé sur la portée de ce qu'on appelle la preuve du coût de construction par mille; elle a, j'oserais dire, une portée manifeste-

ment directe, et, dans mon opinion, elle constitue la meilleure preuve possible, quant au coût relatif de l'exploitation et de l'entretien de deux sections du chemin de fer, la section de montagne et la section de prairie,—car elle est l'expression de l'opinion mûrie de la compagnie de chemin de fer, en possession des faits, à une époque où il n'existait ni dispute ni contestation à régler; opinion d'après laquelle chaque mille de chemin, entre Yale et Revelstoke, coûte autant, pour son exploitation et son entretien, qu'un mille et demi de la section de prairie. Les taux ont été ajustés sur cette base et aucune région du pays n'a porté plainte.

Plus tard, les taux ont été réduits sur la section de prairie sans qu'il y ait eu réduction correspondante sur la section de la Colombie-Britannique (la montagne incluse); l'équilibre a été ainsi dérangé et est resté tel, quoiqu'il n'ait été apporté aucune preuve à l'audition, ni depuis, que le trafic de cette section de la Colombie-Britannique soit devenu alors ou soit aujourd'hui *relativement* de moindre volume que lorsque la base par rapport au coût de construction par mille a été établie; et c'est pour cette raison, ainsi que je l'entends, que le chef du trafic de la Commission s'est servi du coût de construction par mille de la compagnie dans ses calculs.

"De plus, cet officier, que ses connaissances techniques et son expérience rendent particulièrement apte à l'étude de semblables questions, a examiné les points soulevés sous tous leurs aspects, longuement, et avec un soin extrême; il a lu et pesé la preuve pour et contre; il a étudié les objections soulevées par les représentants de la compagnie de chemin de fer aux avancés et recommandations de son rapport du 17 décembre 1906, et il en est venu à la conclusion qu'il y a eu et qu'il y a disparité, ou désavantage pour les cités de la côte du Pacifique, par comparaison avec Winnipeg.

"Dès lors, sans énoncer mes raisons avec plus de développement et sans énumérer les parties de l'argumentation et des conclusions du président de la Commission, contre lesquelles je dois enregistrer mon dissentiment, je dirai que j'approuve les recommandations du chef du trafic,—qui se lisent comme suit:—

" (*a*) Que les taux entre Vancouver et Calgary devraient être réduits de manière à sauvegarder la même proportion relative entre eux et ceux entre Winnipeg et Calgary telle qu'elle existait avant que ces derniers taux ne fussent réduits il y a quelques années; en d'autres termes, que les taux de prairie devraient s'appliquer entre les points de la ligne principale dans la Colombie-Britannique, comptant un mille entre Yale et Revelstoke comme équivalant à un mille et demi de prairie, et un mille entre Revelstoke et Canmore comme équivalant à deux milles de prairie—égalisant les taux de Vancouver vers l'est et de Winnipeg vers l'ouest à un point situé 67 milles à l'ouest de Calgary.

" (*b*) Que les taux entre Revelstoke et Macleod *via* Nelson devraient être similairement réduits, en comptant chaque mille entre Yale et Crow's Nest comme un mille et demi de prairie, au lieu de deux milles comme actuellement.

" (*c*) Que, de Vancouver à Calgary et Macleod et aux points intermédiaires, il devrait être appliqué des taux de commodité, sur les mêmes articles qui jouissent des taux de commodité à partir de Winnipeg, en vertu de ce qu'on appelle la 'convention de la Passe du Nid-de-Corbeau'; ces taux devant être calculés de la même manière que les taux de classe, comme dans les sections (*a*) et (*b*), en égalisant les taux réduits de Vancouver vers l'est et les taux de Winnipeg vers l'ouest à Wardner, à 146 milles à l'ouest de Macleod."

Demande d'autorisation, compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, de rembourser à MM. George Moore et Cie, de Waterloo, aux prix locaux à Galt, le transport d'œufs subséquemment réexpédiés.

Les œufs en question ont été expédiés à Galt des stations de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Eden, Straffordville et Tilsonburg, par lots moindres qu'une charge de wagon, formant en tout 51,820 livres, sur lesquelles les prix locaux de la compagnie à Galt ont été payés. Un tarif spécial était à l'époque en vi-

gueur, en vertu duquel les œufs expédiés des propres stations de la compagnie, par lots de pas moins de 500 livres, à certains points d'emmagasinage frigorifique, auraient droit, sur réexpédition, à un remboursement de un tiers sur les prix locaux à ces points d'emmagasinage frigorifiques. Dans la liste originaire des entrepôts frigorifiques spécifiés de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, Galt et Waterloo, Ont., n'étaient pas inclus, mais ont été omis, par erreur, comme l'admet le représentant de la compagnie, et, par suite, MM. Moore et Cie n'ont pas bénéficié des arrangements de points d'arrêt accordés aux localités indiquées dans le tarif, ce qui a eu pour effet, ainsi qu'allégué, de créer, au désavantage de Moore et Cie, une injuste disparité

Jugement, commissaire en chef Killam, 13 novembre 1907, approuvé par le sous-commissaire Bernier. Que les prix payés étaient ceux du tarif existant, et que le fait que les tarifs pour d'autres points créaient disparité au désavantage de Galt et Waterloo, ne constituait pas une bonne raison pour désavouer quelques-uns des tarifs, ou pour ordonner un changement, si demande avait été faite en ce sens; que ce fait ne donnait pas juridiction à la Commission pour ordonner ou autoriser la réduction que l'on demandait la permission d'opérer, ou d'intervenir en la matière.

M. le commissaire Mills, dissident.

" Je regrette de ne pouvoir concourir à la décision à laquelle on s'arrête en cette cause. Elle me paraît reposer sur une interprétation tellement rigoureuse et inflexible d'un article de la loi des chemins de fer qu'il en résulte une contradiction et une mise à néant d'autres articles de cette même loi—elle interprète l'article 328 de manière à méconnaître l'intention manifeste des articles 315-320 inclusivement, qui ont été insérés dans la loi pour prévenir une disparité déraisonnable et injuste.

" Le cas en est assurément un de disparité injuste, s'élevant à $40.61, au préjudice de George Moore et Cie, de Waterloo, Ont., par suite d'une erreur dans le tarif. La compagnie admet l'erreur et offre de rembourser la somme. Notre chef du trafic avise d'effectuer le remboursement, pourvu que l'on fasse deux choses pour écarter la possibilité d'une disparité au désavantage de tout autre expéditeur de la même commodité; et la décision de la Commission est que le remboursement ne doit pas être fait—que le prix porté au tarif publié, juste ou non, même s'il a constitué disparité, doit être perçu, quel que soit celui qui subit la perte, tant qu'un nouveau tarif ne sera pas imprimé et publié. Cela peut être conforme à la lettre de la loi; mais c'est, je crois, en désaccord avec les principes de la justice; de sorte qu'il me faut être dissident."

Jugé de plus (commissaire en chef et sous-commissaire), en suivant les décisions précédentes (*voir* plainte *Dominion Concrete Company, Ltd.*, et plainte de la *E. B. Eddy Company*):—

" Que la Commission n'est pas une cour de juridiction universelle, mais est organisée uniquement pour les fins indiquées dans la loi. La disparité est défendue par la loi. La Commission en vertu de sa juridiction générale, a le pouvoir d'interdire la continuation d'une disparité dont l'existence est constatée, elle a le pouvoir de désavouer des tarifs qui, sous ce rapport ou d'autres, sont contraires aux dispositions du statut; mais je ne puis rien trouver dans la loi qui confère à la Commission juridiction pour ordonner ou autoriser des réductions basées sur les moyens invoqués dans la demande."

Noylor et " The Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Co.".

C'était là une plainte de C. E. Naylor, de la ville d'Essex, alléguant que la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Co.* avait construit sa ligne de chemin de fer et établi son fil à haute tension le long de la rue Talbot, dans la dite ville d'Essex, de telle manière que le courant électrique s'était communiqué du dit fil aux fils du plaignant, et de là aux propriétés privées, où il avait causé des dommages; et elle demandait une ordonnance enjoignant de prendre les moyens d'écarter le danger.

Le *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* a été constituée en corporation par un acte de la législature de la province d'Ontario, adopté en l'année 1901, c. 92. Par cet acte, la compagnie a été autorisée à construire un chemin de fer, à être exploité par l'électricité, à partir d'un point, dan sla cité de Windsor ou à proximité, à travers les villes d'Essex et Leamington, jusqu'à un autre point dans Wheatley ou à proximité. L'acte pourvoit à ce que le chemin de fer ou toute partie d'icelui puisse être établi le long des grandes routes ou sur icelles, suivant qu'il pourrait être permis par les règlements des municipalités respectives ayant juridiction sur ces routes.

Par acte du Parlement du Canada, 1906, c. 184, les travaux de chemin de fer de la compagnie ont été déclarés être pour l'avantage général du Canada, et il été décrété que la loi des chemins de fer, 1903, et ses amendements, s'appliqueraient désormais à la compagnie et aux dits travaux, à l'exclusion de l'*Electric Railway Act of Ontario* et des dispositions de l'acte constitutif de la compagnie en autant qu'incompatibles; mais que rien de ce qu'il contenait ne pourrait affecter aucune action jusqu'alors prise en conformité des pouvoirs contenus dans ces derniers cas.

L'acte du parlement du Canada statuait aussi que la compagnie ne pourrait pas construire ou exploiter sa ligne de chemin de fer le long d'une grande route ou autre place publique sans au préalable obtenir le consentement (à moins que tel consentement n'eut déjà été obtenu), exprimé par un règlement, de la municipalité ayant juridiction sur telles grande route ou place publique, et sujet aux conditions convenues avec telle municipalité.

Le 7 avril 1902, le conseil municipal de la ville d'Essex a adopté un règlement accordant à la compagnie, sujet aux termes et conditions contenus dans le règlement, le droit de construire sa ligne à travers la ville et le long du chemin public appelé rue Talbot. Le règlement prescrivait que les poteaux et les fils de la compagnie devaient être placés de manière à ne pas gêner les poteaux ou fils de toute personne ou compagnie quelconques alors existants. Les règlements prescrivaient aussi que la franchise par eux accordée serait subordonnée à tous autres droits, privilèges ou franchises concernant la rue Talbot, dans la ville, dont avaient jusqu'alors joui toutes personne ou personnes, compagnie ou compagnies quelconques.

Le 19 février 1900, une convention par écrit intervint entre la ville d'Essex et le plaignant, par laquelle le plaignant s'engagea de fournir certaines lampes, pour l'éclairage des rues dans la ville, et de les tenir allumées pendant la nuit. A l'époque de l'adoption du règlement, le plaignant avait, le long de la rue Talbot et sur icelle, une quantité de poteaux et de fils servant à la fourniture de l'énergie pour l'éclairage des rues et l'éclairage des propriétés privées. La compagnie de chemin de fer construisit une ligne de chemin de fer le long de la rue Talbot et installa sur cette rue des poteaux et des fils pour y transmettre l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation du chemin de fer. Ce faisant, elle entremêla son installation, dans une certaine mesure, avec les poteaux et les fils du plaignant, et de telle manière qu'il y avait danger que le courant de ses propres fils ne se communiquât à ceux du plaignant. La preuve a établir que le courant électrique s'était communiqué des fils de la compagnie aux fils du plaignant et, de là, dans les propriétés privées, où il avait causé des dommages.

Audition à Chatham, 29 octobre et 1er novembre 1907.

Jugement, président de la Commission Killam, 24 décembre 1907.

". . . . . Si le chemin de fer et la ligne électrique avaient été construits avant l'adoption de l'acte déclarant les travaux de chemin de fer de la compagnie être pour l'avantage général du Canada, il me semble qu'aucune ordonnance de la Commission ne serait nécessaire pour autoriser leur usage et leur entretien subséquents. Si rien de ces travaux n'a été exécuté avant l'adoption de l'acte, je crois que la compagnie de chemin de fer avait besoin de l'autorisation de la Commission, en vertu des articles 235 et 237 de la loi des chemins de fer, pour cet objet. Si partie des travaux seulement a été exécutée avant l'acte et une autre partie après, des questions difficiles pourraient

se soulever quant à la nécessité de cette autorisation, et à la solution desquelles les faits réels pourraient être essentiels; je m'abstiendrai en conséquence d'exprimer une opinion quelconque sur de pareilles questions.

Pour le moment, je prends pour acquis que les travaux (ou une partie suffisante de ces travaux), ont été exécutés avant l'adoption de l'acte du Canada pour rendre légales l'entretien et l'exploitation du chemin de fer sur la rue et le long d'icelle. Si la compagnie venait demander la permission de construire et exploiter le chemin de fer sur la rue, la Commission aurait manifestement, dans mon opinion, le droit de lui imposer telles conditions qu'elle jugerait à propos pour protéger les lignes télégraphiques, téléphoniques et d'éclairage électrique existantes, aussi pour protéger le public contre le danger découlant nécessairement de la fuite, des fils de la compagnie de chemin de fer, de puissants courants électriques, sur et au-dessus des autres lignes; et il me paraît également évident, si le chemin de fer et ses lignes de transmission de l'énergie existaient légalement, lorsque l'acte du Canada a été adopté, que la Commission a encore le droit, en vertu de l'article 238 de la loi des chemins de fer, d'imposer des conditions similaires lui enjoignant à elle seule, ou à d'autres parties intéressées ou affectées, ou à la compagnie et à toutes autres partie ou parties conjointement, d'exécuter tels travaux ou d'adopter telles mesures qui, dans les circonstances, paraîtraient à la Commission les plus propres à écarter ou diminuer le danger.

Par les termes de la loi des chemins de fer et par ceux de l'acte, déclarant que ses travaux sont pour l'avantage général du Canada, la compagnie est devenue une compagnie de chemin de fer sujette aux dispositions, en tant qu'applicables, de la loi des chemins de fer. Les poteaux et les fils installés par la compagnie ont formé une partie intégrante des travaux de chemin de fer. Dans l'exercice de la juridiction qui lui est conférée par l'article 238, la Commission doit prendre en considération la nature des travaux et les mesures de protection que, suivant leur nature, ils rendent nécessaires, absolument comme dans le cas d'un chemin de fer mis en service au moyen de la force de la vapeur.

La cause est dès lors de celles où la discrétion de la Commission doit être exercée, quant aux mesures à adopter et à la partie ou aux parties qui doivent faire les travaux ou supporter la dépense. L'ingénieur électricien de la Commission a visité la localité et fait rapport sur les mesures qu'il estime nécessaires pour la protection du public et des propriétaires des autres lignes. Le règlement de la ville autorisant la construction du chemin de fer sur la rue et le long de la rue exige que les poteaux et les fils de la compagnie de chemin de fer soient placés de manière à ne pas gêner les poteaux et fils de toutes autre personne ou compagnie existant à l'époque de l'adoption du règlement. Qu'un règlement formel du conseil de ville ait été nécessaire ou non pour permettre à Naylor de placer et entretenir légalement ses lignes sur la rue publique, nous devons présumer que ces lignes étaient là à la connaissance et avec le consentement tacite des autorités municipales.

Dans ces circonstances, il me paraît que la compagnie de chemin de fer devrait adopter les mesures et supporter la dépense requises pour la protection des lignes existantes et du public.

A l'audition, le procureur de Naylor a déclaré que son client, si la compagnie de chemin de fer voulait construire les lignes nécessaires pour lui permettre, à lui, de transmettre l'énergie à travers la rue là où les raccordements avec l'autre côté l'exigeaient, et lui permettait l'usage de ses poteaux, à elle, sur l'autre côté de la rue, était prêt à faire le travail et supporter la dépense d'installer ses fils le long de ces poteaux.

Ceci me paraît pouvoir constituer une solution raisonnable de la difficulté, et je suis d'avis d'émettre une ordonnance sur cette base, ordonnance à être rédigée d'après l'avis de l'ingénieur électricien et enjoignant à la compagnie de chemin de fer de fournir et installer, suivant les recommandations de l'ingénieur électricien, les fils néces-

saires à cette fin, et de permettre à Naylor l'usage de ses poteaux pour supporter les fils de ce dernier—le tout disposé à la satisfaction de l'ingénieur électricien de la Commission.

La compagnie de chemin de fer devrait payer à Naylor les frais qu'il a encourrus par ses procédures devant la Commission en cette affaire, et l'ordonnance devrait y pourvoir.

Il ne paraît pas nécessaire d'entrer dans l'examen des objections affectant le règlement ou le droit de Naylor à l'usage de la rue, ou d'aucune des autres questions de droit soulevées par l'avocat de la compagnie. Je considérerais la cause dans son entier comme soumise à l'exercice de la discrétion de la Commission, en vertu des dispositions formelles de la loi des chemins de fer, et j'imposerais la dépense à la compagnie de chemin de fer, par application des conditions du règlement qui était nécessaire pour lui permettre l'usage de la rue.

Ordonnance en date du 15 janvier 1908 émise dans ce sens.

Aiguillage alternatif.

Plusieurs demandes et plaintes ont été de divers endroits adressées à la Commission concernant ce qu'on appelle les prix de l'aiguillage, et elles portaient sur:—

(*a*) Le chiffre de ces prix;

(*b*) La pratique d'ajouter aux taux du tarif de la compagnie effectuant le transport à une localité particulière les prix d'aiguillage d'une autre compagnie à laquelle le trafic est transféré pour expédition et livraison, à un autre point dans la même localité, ou son voisinage, et

(*c*) La pratique des compagnies de chemin de fer, dans les cas où le trafic origine à un endroit commun aux deux compagnies, ou à ce qu'on désigne ordinairement comme points de compétition, d'ajouter les prix d'aiguillage, si le point d'origine n'est pas de compétition.

Auditions à Winnipeg, Lindsay et Toronto.

Jugement, commissaire en chef Killam, approuvé par le sous-commissaire Bernier et M. le commissaire Mills, 26 décembre 1907.

" . . . . Dans quelques causes récentes devant la Commission du commerce entre Etats aux Etats-Unis, n°s 1073, 1074, *Laning-Harris Coal and Grain Company* vs *Atchison, Topeka and Santa-Fe Railway Company,* 12 I.C.C. Rep. 556, les plaignants ont prétendu que les taux du tarif de la compagnie de chemin de fer, qui s'appliquent à Kansas-City, incluaient la livraison à tout endroit dans les limites officielles de Kansas-City, sans égard au fait que cet endroit pût être ou ne pas être sur la ligne de cette compagnie. La Commission a déclaré, dans son rapport: " Cette prétention et cette argumentation sont tout à fait en contradiction avec la coutume établie depuis plusieurs années, et tend à imposer au voiturier une obligation qu'il serait absolument incapable de remplir. L'acte pour régir le commerce prescrit en termes précis qu'un voiturier ne sera pas tenu de permettre l'usage de ses rails et de ses points terminaux à un autre voiturier engagé dans une affaire de même nature. La compagnie défenderesse ne pourrait livrer ses wagons à aucune industrie, si ce n'est sur ses propres rails, sans le consentement et la coopération du voiturier ou des voituriers sur les rails desquels l'industrie qu'il s'agit d'atteindre est localisée, ou *via* les rails desquels cette industrie peut être atteinte. On ne peut raisonnablement exiger qu'un voiturier accepte et livre gratuitement le trafic que transporte son compétiteur." Et encore: "En l'absence de spécifications tarifaires contraires, le transport à un endroit donné, que visent les tarifs d'un voiturier, est censé et a toujours été censé inclure la livraison aux industries ou points de déchargement situés sur ses propres rails, et, si le consignataire ou le propriétaire de la consignation en ordonne le transport par un autre voiturier à un autre endroit, il doit s'attendre de payer le prix légal pour ce service."

Dans ces causes les chargements avaient été inscrits simplement à destination de Kansas-City, et, après leur arrivée, ordre avait été donné de les transférer à des des-

tinations qui ne se trouvaient pas sur la ligne de la compagnie du point de départ. Mais les mêmes principes furent appliqués dans un autre groupe de causes, n° 1078, Leonard *vs Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Company* et autres causes, 12 I.C.C. Rep. 573, où il apparaissait qu'à un moment donné la compagnie du point de départ absorbait le prix de l'aiguillage et discontinuait plus tard cette pratique, et subséquemment y revenait; et les plaignants prétendaient que l'adoption de la pratique, et sa reprise après discontinuation montraient l'injustice qu'il y avait à exiger le paiement du prix de l'aiguillage des expéditeurs; mais la Commission refusa de désa-désavouer cette imposition. La Commission disait alors: "La pratique à cette époque d'absorber les prix de l'aiguillage, en l'absence d'une disposition précise du tarif y pourvoyant, était très générale parmi les voituriers. S'il résultait une offense contre la loi de cette pratique, elle découlerait de l'absorption plutôt que de la réquisition aux expéditeurs de payer, parce que le prix de l'aiguillage, étant un prélèvement d'un autre voiturier, devrait apparaître dans le tarif de celui-ci. Aucun frais d'aiguillage ou pour autres points terminaux ne devraient être absorbés, si ce n'est en vertu d'une disposition précise du tarif y pourvoyant."

"Il n'y a dans notre législation aucune disposition semblable à celle de l'Acte du Commerce des Etats-Unis, prescrivant qu'un voiturier ne sera pas tenu de permettre l'usage de sa voie et de ses points terminaux à un autre voiturier engagé dans une entreprise de même nature. Une autorisation législative expresse est nécessaire pour permettre à une compagnie de chemin de fer l'usage des terrains ou des emplacements d'une autre compagnie sans son consentement. Cette autorisation est insérée dans l'article 176 de la loi des chemins de fer, pourvu que l'approbation de cette Commission soit tout d'abord obtenue; et la Commission a juridiction pour fixer la compensation à payer pour cet usage. Dans la cause de London, la Commission a jugé que le transfert, par une compagnie de chemin de fer à une autre, à un point de raccordement, du trafic à être livré sur la ligne de la seconde compagnie, près du point de raccordement, ne constituait pas un usage par la première compagnie des rails et points terminaux de la seconde compagnie; mais que la seconde compagnie devait recevoir compensation, au moyen d'un taux raisonnable, pour la réception, le transport et la livraison du trafic particulier ainsi transféré, incluant l'usage de son emplacement dans ce but. La règle a été posée que "la division, entre deux compagnies de chemin de fer, des taux communs pour le trafic ainsi échangé, devrait être basée sur le principe d'une compensation raisonnable pour le service et les facilités fournis par les compagnies respectivement, relativement au trafic particulier ainsi échangé. L'ordonnance de la Commission exigeait l'échange du trafic entre les lignes de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, dans London, ou à proximité, et prescrivait que les taux à prélever pour ce trafic fussent ceux prévus par tous tarifs communs en existence, entre les compagnies de chemin de fer intéressées, et, en l'absence de ces tarifs, les taux exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre les mêmes points, et, en l'absence des uns et des autres, les taux exigés par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, entre les mêmes points, et fixait les prix que devait réclamer la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. Dans cette cause, la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien consentait et s'offrait à absorber les prix exigés par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. L'ordonnance a été confirmée sur appel à la cour suprême du Canada.

Je crois que les principes posés par la Commission du commerce entre Etats sont justes—que le tarif d'une compagnie de chemin de fer, à partir d'endroits spécifiés et y venir devrait, en l'absence d'indication au contraire, s'entendre comme ne couvrant que le trafic originant et livrable sur ses propres rails ou ses voies de garage s'y raccordant, en dedans de ses propres points terminaux, et non comme incluant le trafic originant ou livrable aux mêmes endroits ou à proximité sur les lignes d'un autre voiturier; qu'un taux additionnel raisonnable devrait être payable, pour ce qu'on appelle ordinairement l'aiguillage, nommément le service d'un court trans-

port et la réception et la livraison suivant le cas; et que la compagnie, transportant sur un long parcours ne devrait pas être tenue d'absorber la totalité du prix exigible. Je crois, cependant, que la Commission peut enjoindre à deux compagnies de considérer ce trafic comme trafic commun et d''établir à son sujet des tarifs communs, sous l'opération desquels le taux commun peut être moindre que la somme des deux taux réunis, et prescrire à chacune ou à l'une des compagnies d'accepter moins que son plein taux. Dans ces cas, le principal voiturier ne donne pas généralement le plein service qu'il donne dans les cas ordinaires de réception, transport et livraison sur et le long de ses propres lignes seulement. Le chef du trafic de la Commission a fait sur cette matière un rapport contenant de précieuses suggestions et recommandations, à la fois quant à la fixation des bases des prix d'aiguillage et quant aux divisions des taux communs entre voituriers; aussi sur d'autres sujets.

Dans une cause récente entendue par la Commission à Toronto, il a paru que la pratique a longtemps prévalu chez les deux compagnies de service à cet endroit (la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien) d'absorber ces prix provenant du trafic, sur leurs lignes respectives, et de Toronto, reçu et livré sur les lignes de l'une et de l'autre, et que, sans changer leurs tarifs, elles avaient récemment abandonné cette pratique et adopté le principe d'ajouter le prix de l'aiguillage aux taux réguliers du tarif. L'origine de cette pratique a été expliquée. On a expliqué que lorsque le chemin de fer Pacifique-Canadien a été construit à Toronto, il lui a fallu recevoir et livrer son trafic en entier, ou pour la plus grande part, sur les rails de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et qu'il a été pratiquement forcé d'en supporter les frais, et que, à mesure qu'il établissait et développait ses points terminaux et acquérait des rameaux le rattachant aux industries et aux places d'affaires, la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc a suivi la même pratique relativement au trafic reçu et livré sur les rails de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il ne me paraît pas que les compagnies de chemin de fer soient tenues de faire une exception pour Toronto, et parce qu'elles ont ainsi mutuellement absorbé ces frais pendant un temps considérable qu'elles doivent nécessairement continuer d'en agir ainsi pour toujours. Toute la question en est une d'équitable opportunité; et quoique la continuation de la pratique offre des caractères d'équitable opportunité, elle n'est pas concluante. Je ne crois pas que nous puissions convenablement forcer les compagnies à la continuer. Je crois aussi que chaque compagnie, sans changer ses tarifs, pourrait ajouter les frais du voiturier par raccordement. Les tarifs d'aiguillage devraient certainement être déposés devant la Commission, mais, en l'absence de dépôt, les taux portés au tarif régulateur devraient prévaloir; et on ne prétend pas que les frais exigés aient été fixés à des taux plus élevés. Toutes les réclamations pour remboursements devraient, dès lors, dans mon opinion, être repoussées. Les prix exacts qui devraient être payés et le partage exact de la somme formée par la réunion des deux groupes de prélèvements, qui doivent être plus tard autorisés, n'ont pas été examinés et discutés à Toronto. Notre attention s'est confinée aux questions principales de principe. Naturellement, les échelles suggérées par le chef du trafic ne peuvent pas facilement être appliquées généralement sans examiner les circonstances de lieu.

Quoique dans mon opinion les compagnies de chemin de fer chargées du transport principal ne devraient pas être tenues de supporter la totalité de ces frais d'aiguillage, il ne suit pas qu'elles devraient être privées du droit d'absorber cette totalité, pourvu qu'il n'en découle pas d'injuste disparité ou préférence. La loi des chemins de fer reconnaît que ce qui peut autrement constituer une disparité ou préférence intenir du trafic venant d'endroits communs à elle-même et à d'autres compagnies de chemin de fer, qui reçoit ou livre le trafic sur ses propres lignes, est forcée d'exiger les pleins taux du tarif, sans absorber les frais d'aiguillage de la ligne dont elle reçoit ou au moyen de laquelle elle livre le trafic, elle sera souvent privée de l'opportunité d'obnir du trafic, venant d'endroits communs à elle-même et à d'autres compagnies de chemin de fer, ou y allant, et ces endroits perdraient quelque chose du bénéfice résultant

de la concurrence. Quoiqu'il puisse découler de la situation quelque désavantage pour les points non concurrents, l'existence ou la possibilité de ce désavantage ne peut, je crois, être considérée comme constituant une disparité ou préférence injuste. Je crois que la Commission ne peut raisonnablement forcer les compagnies de chemin de fer d'absorber la totalité de ces prélèvements, dans tous les cas, ou leur défendre de les absorber, lorsqu'elles sont induites à le faire par une concurrence réelle".

Croisement du fil transmetteur d'énergie de Brantford et Hamilton sur le chemin de fer de la compagnie du Grand-Tronc à Cainsville, dans la province d'Ontario.

C'était là une demande introduite par la compagnie de chemin de fer électrique de Brantford et Hamilton, en vertu de l'article 246 de la loi des chemins de fer, pour l'autoriser à tendre un fil pour la transmission de l'énergie électrique à haut voltage, à travers la voie ferrée de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à Cainsville. La compagnie requérante avait antérieurement obtenu la permission de faire passer son chemin de fer sous la voie du Grand-Tronc à cet endroit. La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc avait demandé que le fil fut aussi installé sous son chemin de fer. L'ingénieur électricien de la Commission avait fait rapport que cela serait dangereux, et que le croisement devrait s'opérer au-dessus du chemin de fer, les fils télégraphiques et autres devant être tendus le long du chemin de fer.

La Commission a proposé d'émettre une injonction temporaire de courte durée, acordant le droit de croiser, spécifiant certaines précautions, et réservant la cause pour en faire l'objet d'une autre ordonnance. Un projet de cette ordonnance a été soumis aux compagnies de chemin de fer. Il fut approuvé par la compagnie requérante, mais la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc s'y opposa et soumit une formule d'ordonnance contenant une foule de conditions auxquelles la compagnie requérante s'opposa également. Parmi ces conditions il y en avait une pourvoyant à une indemnité de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pour dommages.

Jugement, président de la Commission Killam, 17 février 1908:—

" La question d'insérer la condition d'indemnité a été attentivement examinée par la Commission dans quelques demandes de la *Kaministiquia Power Company*, et il y a été décidé par la Commission que, lorsqu'on demande de tendre un fil transmetteur d'énergie au-dessous de la propriété de la compagnie de chemin de fer, sans autre compensation pour cette dernière, il est raisonnable de tenir la compagnie d'énergie responsable de tous les dommages qui résultent de cette installation, sauf ceux qui peuvent dépendre de la faute ou de la négligence des serviteurs ou agents de la compagnie de chemin de fer; mais que là où les fils, en vertu d'une autorisation légalement obtenue, sont tendus le long d'une route publique sur laquelle la compagnie de chemin de fer n'a simplement que le droit de croiser, semblable responsabilité ne devrait pas être imposée à la compagnie d'énergie, qui, dans ce cas, doit demeurer soumise à sa seule responsabilité en vertu de la loi commune.

L'ordonnance, dans cette cause, a été, après contestation entre la compagnie d'énergie et la compagnie de chemin de fer, rédigée de consentement, et la forme adoptée me paraît convenable pour servir aux cas ordinaires; elle devrait être adaptée, je crois, dans le cas présent.

Ordonnance émise conformément, 24 mars 1908.

Re *Embranchements particuliers.*

Les faits, tels que relatés à la Commission, étaient pas "S", un particulier, avait une voie de service, partie sur son propre terrain et partie sur celui d'un voisin " C ", se raccordant avec la ligne de chemin de fer *Canadian-Northern.* Comme la voie de service n'avait pas, au moment de la demande faite à la Commission, non plus que pendant quelque temps auparavant, été utilisée par "S". "C" s'adressa à la com-

pagnie pour obtenir la permission de charger quelques wagons de bois, et s'exempter ainsi un charroi considérable et la nécessité de traverser les rails de la compagnie. La compagnie de chemin de fer refusa son consentement et on demanda à la Commission d'enjoindre à la compagnie de donner son consentement.

La Commission a fait faire une enquête et a constaté que la voie de service en question était une voie privée, construite en vertu d'une convention entre la compagnie de chemin de fer et " S "; qu'il n'y avait trace d'aucune ordonnance, soit de la Commission ou du comité des chemins de fer du Conseil privé, autorisant la construction de la voie de service comme embranchement de la compagnie de chemin de fer.

Jugé de la Commission n'avait pas le pouvoir de forcer la compagnie à se servir de l'embranchement particulier pour accommoder "C"; que si la voie de service sous la juridiction de la Commission, mais donnerait lieu à l'exercice d'un droit civil devant les tribunaux ordinaires, advenant que " C " désirât faire valoir un titre au terrain contre la compagnie de chemin de fer ou contre " S ".

30 janvier 1908.

Re *Enseignes des voies publiques.*

En vertu de la loi des chemins de fer, des enseignes sont placées et maintenues à chaque endroit où une voie publique est traversée à niveau par le chemin de fer, sur lesquelles sont peints de chaque côté les mots "*Railway Crossing*", en lettres de six pouces au moins de hauteur.

On a demandé à la Commission si quelque disposition avait été prise quant à la manière de placer ces enseignes; si ces enseignes pouvaient ou non être placées au milieu de la voie publique conduisant au croisment, ou sur le côté du chemin; et si elles pouvaient être placées de manière à ce qu'il y ait danger qu'elles soient heurtées par les véhicules.

Jugé, qu'en l'absence de plaintes que les enseignes des voies publiques sont placées de manière à créer obstruction au trafic de ces voies, il n'était pas nécessaire que la Commission adoptât des règlements à cet effet; que, dans l'opinion de la Commission, une compagnie de chemin de fer n'est pas excusable de placer des enseignes de voies publiques de manière à constituer une obstruction au trafic de ces voies, et que la Commission recevrait avec plaisir des renseignements sur tout cas où des enseignes seraient ainsi placées.

Re *Plainte de Monypenny Brothers & Co.*

Les plaignants alléguaient qu'ils avaient occasion, de temps à autre, de faire une réclamation contre la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc au sujet d'effets manquant dans les consignations qui leur étaient faites, par suite de larcins commis pendant le trajet. Les consignations en question étaient adressées aux plaignants à Toronto par les manufacturiers d'Angleterre et expédiées *via* les chemins de fer anglais, la ligne océanique et le chemin de fer Grand-Tronc. La prétention était que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc était responsable envers eux, mais qu'elle refusait d'admettre sa responsabilité, en alléguant que les marchandises étaient livrées telles que reçues de la compagnie de steamers.

Jugé, que la Commission n'a aucune juridiction pour forcer les compagnies de chemin de fer à payer les réclamations pour marchandises perdues ou endommagées; et que la Commission ne considérait pas qu'elle pouvait convenablement émettre un avis sur la question de responsabilité de la compagnie de chemin de fer.

Janvier 1908.

Re *Demande de la ville d'Almonte, pour protection des croisements par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur certaines rues dans la dite ville.*

C'était là une demande de la municipalité de la ville d'Almonte pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir

une protection suffisante et convenable aux croisements du chemin de fer dans la dite ville.

Après audition, le jugement de la Commission—commissaire Killam et sous-commissaire Bernier, M. le commissaire Mills dissident—a été que la compagnie de chemin de fer soit requise de placer et maintenir une sonnerie électrique au croisement de la rue Main, et de construire un passage souterrain pour conduire la rue Little-Bridge en dessous des rails de la compagnie de chemin de fer, suivant les plans à être soumis à l'ingénieur de la Commission et par lui approuvés; et d'installer et entretenir des barrières au croisement de la rue du pont, et y maintenir un gardien ou des gardiens, à toute heure du jour et de la nuit, la ville devant payer la moitié des gages de tels gardien ou gardiens. L'ordonnance devant pourvoir aussi à ce que, avec le consentement du conseil de ville, les barrières puissent être fermées aux heures de la nuit que le conseil prescrirait. L'ordonnance pourvoyait en plus que si la ville le voulait, par une résolution qui devra être passée avant trois mois de la date de l'ordonnance, le tunnel devra être construit à l'endroit que la Commission indiquerait entre les rues Bridge et Little-Bridge, et ces deux rues diverties pour être amenées à passer dans le tunnel et le passage à niveau de ces rues fermé. Dans tous les cas la compagnie du chemin de fer paiera tous les frais, moins les dommages causés à la propriété de la ville, qui seront supportés par la ville..

Dissident de ce jugement, M. le commissaire Mills.

Lors de la nouvelle audition de cette demande le 26 mars 1907, le maire a déclaré que la population de la ville d'Almonte était de 1,200 âmes de moins qu'il y a vingt ans; présumant que cette affirmation est vraie, je ne puis en venir à une autre conclusion que la ville n'a aucunement contribué à augmenter le danger aux passages du chemin de fer dont on parle dans la demande. Cette augmentation du danger, qui a rendu nécessaire de mettre une protection à ces passages, a été dans mon opinion causée jusqu'à une certain point parce qu'on a exhaussé la voie du chemin de fer aux rues Bridge et Little-Bridge, mais c'est dû surtout, et je pourrais peut-être dire entièrement dû, à l'augmentation du trafic et aux trains rapides qui passent à Almonte sans y arrêter. C'est pourquoi je ne vois pas qu'il serait juste de forcer la ville à payer quelque chose du coût des passages des rues qui existaient quand le chemin de fer a été construit et qui sont devenus dangereux ni par l'augmentation de la population ni celle du trafic de la ville, mais par les trains rapides du chemin de fer.

Prenant en considération les faits admis et la déclaration du maire que la population a diminué et que conséquemment le trafic des voitures et des piétons a diminué aux passages dont il est question dans la demande et du peu de biens imposables dans la ville et des taxes très élevées qu'on y paie déjà, mon jugement est qu'un ordre devrait être donné à la compagnie du chemin de fer de poser et d'entretenir une sonnerie électrique à la rue Principale, conformément au rapport de l'ingénieur Simmons, de construire un passage en-dessous de la voie à la rue Little-Bridge, conformément au rapport de l'ingénieur Mountain, et d'enlever la construction et le hangar qui obstruent la vue à la rue Bridge le tout à ses dépens, la ville consentant à payer un quart du coût véritable du passage en-dessous de la voie à la rue Little-Bridge.

Avril 1907.

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien vs *la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc (connue comme la cause de communication entre chemins de fer de London—Rapporté dans le premier rapport annuel de la Commission, page 86.)*

La Commission a donné la permission à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'en appeler de son ordonnance à la cour suprême du Canada, et les questions suivantes sont avec l'approbation de la Commission soumises à l'appel:

1. La Commission avait-elle l'autorité nécessaire, d'après la loi des chemins de fer, 1903, et en particulier d'après les articles 253, 271 et 214, d'émettre l'ordonnance en question, dans les circonstances qui sont exposées au dossier de la cause?

2. Sont-ce les articles 266 et 267 de la loi des chemins de fer, 1903, qui régissent cette cause, vu les faits et attendu qu'un seul et même taux est chargé pour se rendre à tous les points et en revenir d'un certain circuit autour de London et auquel circuit cette ordonnance s'applique?

3. Est-ce que l'ordonnance, dont il y a appel, enjoint au Pacifique-Canadien d'obtenir le droit à l'usage des voies, de la gare ou des terrains de la gare du Grand-Tronc à London, pour lequel la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devait être indemnisée, d'après la loi des chemins de fer et spécialement d'après l'article 137?

4. Est-ce que, comme question de droit, la Commission, en fixant l'indemnité ou la compensation qui devait être accordée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, devait prendre en considération, comme conséquence de ce que l'on prenait à la compagnie et de ce qu'on lui enjoignait:

(*a*) L'importance des affaires de la compagnie du Grand-Tronc comparée à celles du chemin de fer Pacifique-Canadien à cet endroit?

(*b*) Les avantages comparés que chacune de ces deux compagnies peut offrir à l'autre?

(*c*) La perte qu'une compagnie souffrira probablement pour la comparer au gain qu'une autre compagnie obtiendra probablement en ayant cette accommodation que la loi exige?

(*d*) Prendre en considération soit les montants que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc peut avoir dépensés pour l'acquisition et l'érection de leurs gares et entrepôts à London, ou soit la valeur de ce qu'elle a place là pour établir qu'elle rendra, pour l'usage et l'accommodation qu'elle rendra en vertu de cette ordonnance?

(*e*) Ou encore les autres montants que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sera obligée de dépenser pour se conformer aux termes de l'ordonnance, autres que ceux mentionnés au paragraphe précédent.

Le jugement a été confirmé.

Jugement de la cour prononcé par Davies, J.:

Depuis que cet appel de la décision des commissaires des chemins de fer a été pris, le Parlement a passé un amendement à la loi des chemins de fer qui ne laisse plus aucun doute qu'ils ont le pouvoir d'émettre une ordonnance comme celle dont il y a appel, c'est pourquoi notre décision quant à savoir quel était le sens de l'Acte original n'a pas d'importance pour le public, et nous ne voyons aucun intérêt valable de donner les raisons de la conclusion où nous en sommes venus de renvoyer l'appel.

Nous répondons affirmativement à la première et la seconde questions, et négativement à toutes le sautres.

Décision re *Demande d'une opinion dans une affaire qui n'est pas pendante devant la Commission.*

Une compagnie de glace était propriétaire d'une voie de garage partant de la voie d'un chemin de fer qu'elle entretenait complètement à ses frais et qu'elle possédait.

La compagnie du chemin de fer rendait ses fourgons par cette voie. On demande à la Commission de la part de la compagnie d'industrie privée qui doit être tenu responsable des accidents sur cette voie dans son exploitation et si la compagnie du chemin de fer a le droit de se servir de cette voie sans le consentement de la compagnie de glace.

Jugé: Le commissaire en chef Killam:

Que bien que la Commission soit toujours disposée à fournir des renseignements quant au contenu des statuts auxquels certaines personnes n'auraient pas un accès facile, nous considérons que nous ne devons pas donner d'opinion sur les droits des parties dans certaines circonstances relatées, à moins qu'il soit nécessaire de le faire dans des demandes ou des plaintes qui viendraient devant nous dans le cours ordinaire pour adjudication; que, dans le cas qui nous est soumis, les droits et les obligations des parties peuvent être affectés par des circonstances que la Commission ne connaît pas, et c'est pourquoi la Commission ne pourrait convenablement donner son opinion dans cette affaire.

Re *Chemin de fer de Brantford et Hamilton*—re *Transport de troupes sur le chemin de fer de Brantford et Hamilton.*

La Commission a été informée par des résidants de Hamilton qu'on se proposait de transporter deux régiments de soldats de Hamilton à Ancaster, et nous disant qu'il serait nécessaire, avant cela, de faire une inspection du chemin de fer Brantford et Hamilton, et demandant à la Commission d'ordonner cette inspection.

L'ingénieur en chef de la Commission a inspecté le chemin de fer de cette compagnie depuis Hamilton jusqu'à Ancaster soit une distance de six milles et demi, et a recommandé que la requête des citoyens pour transporter des troupes sur ce chemin soit accordée, mais à certaines conditions.

Jugé: par le commissaire en chef Killam. Que la Commission n'a pas d'autorité pour donner un ordre comme celui recommandé par l'ingénieur en chef. Par l'article 261 de la loi des chemins de fer, aucun chemin de fer ou partie d'icelui ne sera ouvert au trafic, autre que pour les fins de la construction, avant que permission ne soit accordée par la Commission, ainsi que pourvu ci-après: Il est pourvu à deux ouvertures différentes (1) Pour le transport de marchandises seulement; (2) Pour le trafic généralement, après qu'une demande appuyée d'une preuve assermentée a été faite et qu'un ingénieur a fait rapport que, dans son opinion, l'ouverture de tout le chemin ou d'une partie qu'on veut ouvrir au trafic est raisonnablement sans danger pour l'usage du publics. La demande et la preuve assermentée n'ont pas été produites et l'ingénieur n'a pas fait le rapport que l'acte requiert. Pour ces raisons, la Commission refuse d'autoriser l'usage limité du chemin de fer ainsi qu'on le demande.

Connaissement pour l'océan.

Une compagnie de chemin de fer a soumis à la Commission, pour approbation temporaire, des formules de connaissement pour le trafic entre des ports d'Europe et le Canada. Quelques-unes sont destinées au trafic de l'océan seulement, et d'autres semblent s'appliquer au trafic partie sur l'océan et partie sur les chemins de fer du Canada, et bien que, par les termes des connaissements, ils semblent faits pour couvrir le transport par chemin de fer ainsi que sur l'océan, ils ont été faits évidemment pour le transport sur l'océan surtout, et leur application au transport par chemin de fer n'est pas très claire.

Jugé: Le commissaire en chef Killam. Que quant aux connaissements pour le transport sur mer seulement la Commission n'avait pas de juridiction. Que quant aux autres qui semblent avoir été faits pour couvrir le transport partie sur mer et partie en chemin de fer, bien que les termes semblent couvrir les deux transports, celui par chemin de fer et celui sur l'océan, ils ont été préparés en vue surtout du transport sur l'océan, et que quant à les appliquer aux chemins de fer ce semble difficile et résultat probable est loin d'être évident; et que, sur d'autres points, les conditions des connaissements ne semblent pas justes, à la Commission, ou telles qu'elle doive les approuver pour le transport sur les chemins de fer; que par les conditions de ces connaissements il semble que le voiturier ne doit pas être tenu responsable d'actes intentionnellement préjudiciables et de plusieurs actes de négligence de ses employés; que la condition obligeant les consignataires à prendre livraison des effets en moins de vingt-quatre heures, bien qu'ils n'aient pas eu l'opportunité de connaître cette arrivée, ne semble pas raisonnable à la Commission, et que la disposition donnant un privilège sur les marchandises non seulement pour le fret et autres frais, mais aussi pour le fret et les frais qui peuvent être dus d'avance par les consignataires, ne semble pas raisonnable, c'est aller au delà de ce qui est autorisé par l'article 345 de la loi des chemins de fer, et que pour ces raisons et pour d'autres les conditions des connaissements paraissent tellement sujettes à objection qu'elles ne doivent pas être approuvées.

Le 4 avril 1907.

Re *Demande par la compagnie du chemin de fer* Vancouver, Westminster et Yukon *à être autorisée, d'après les articles 221 et 224 de la loi des chemins de fer, à construire des embranchements ou prolongements dans la ville de Vancouver.*

Dans cette cause, la Commission a décidé le principe qu'elle ne pouvait pas autoriser la construction d'un embranchement à partir d'une ligne de chemin de fer qui n'existait pas encore.

La question s'est soulevée aussi de savoir si, quand l'embranchement ou le prolongement proposé traversait un cours d'eau navigable, la Commission pouvait autoriser telle construction avant que le gouverneur en conseil ait approuvé l'emplacement et les plans des travaux, tel que le requiert l'article 233 de la loi des chemins de fer.

Cet article pourvoit que quand une compagnie désire faire des travaux au-dessus d'une rivière navigable, un plan et une description de l'emplacement de ces travaux, ainsi qu'un plan général des travaux à être faits doivent être approuvés par le gouverneur en conseil, et sur cette approbation une demande doit être faite à la Commission pour un ordre autorisant la construction de ces travaux.

Jugé: Bien qu'il n'y ait pas de doute que False-Creek et le bras (de mer) en question, comme cours d'eau navigables, exigent l'approbation par le gouverneur en conseil de l'emplacement et des plans des travaux avant qu'ils puissent être construits, telle approbation n'était pas essentielle pour que cette demande fut accordée par la Commission.

Le commissaire en chef Killam:

Dans mon opinion, c'est le contraire qui est oui; l'autorisation de construire un embranchement est une condition préalable à la demande de faire approuver l'emplacement et les plans quand on veut traverser une rivière navigable. Dans mon opinion, le permis par la Commission de construire un embranchement n'annule pas, par ce fait même, l'obligation d'une compagnie de chemin de fer de se conformer aux autres dispositions de la loi des chemins de fer, cela n'autorise pas de passer un chemin de fer à travers un chemin public ou un autre chemin de fer sans une permission spéciale de la Commission, bien qu'il soit à propos de déterminer dans bien des cas, sur la même demande, ou en même temps, si la permission dont j'ai parlée en dernier lieu doit être accorddée, vu que dans bien des cas toutes les circonstances qui se rapportent à la demande doivent être étudiés pour savoir si l'autorisation doit être accordée, et si les parties intéressées dans le chemin de fer ou la trvaerse d'un chemin public doivent être entendues au sujet de la demande originale.

Dans bien des cas on pourrait démontrer que les objections à la traverse d'un chemin public ou d'un chemin de fer sont bien fondées et qu'alors on ne devrait pas autoriser la construction de l'embranchement, dans la présente cause la Commission a droit de prendre en considération jusqu'à quel point ces lignes obstrueront la navigation avant d'adjuger sur la demande.

10 avril 1907.

Plainte de l'Association des Marchands de Produits de Montréal.

C'est une plainte contre l'augmentation des taux de transport pour l'exportation du beurre et du fromage de Montréal à Portland et à Saint-Jean-ouest, Nouveau-Brunswick, que veulent faire les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, alléguant que durant les deux ou trois hivers qui ont précédé cette plainte les taux sur ces marchandises étaient de 16 cents par 100 livres, et qu'on se proposait de les augmenter à 20 cents par 100 livres, soit une différence de 25 pour cent. Les plaignants demandent de remettre en vigueur les anciens taux.

A l'audition il a été prétendu de la part des plaignants que le fait que les anciens taux avaient été en vigueur pendant plusieurs années était la preuve que ces taux étaient raisonnables et payants, et que les nouveaux taux étaient donc injustes et trop élevés.

Jugement du commissaire en chef Killam, dans lequel concourt le sous-commissaire en chef Bernier.

La seule raison pour laquelle, en vertu de l'article 323 de la loi des chemins de fer, la Commission est autorisée à désapprouver les taux ou partie de ces taux, c'est quand elle les considère injustes et déraisonnables ou qu'ils sont à l'encontre de quelque disposition du statut.

Dans cette cause, l'avis exigé par le statut a été donné, et le tarif ne semble, en aucun point, contraire à quelqu'une des dispositions de la loi des chemins de fer.

La Commission n'a pas le pouvoir de forcer les compagnies de chemins de fer de donner un avis plus long que celui pourvu par le statut.

Bien que l'existence d'un tarif antérieur fasse preuve que c'était raisonnable, ce n'est pas une preuve concluante, mais dépendante plus ou moins des circonstances. Dans le cas présent, considérant la nature du service rendu, la médiocrité des taux par mille, et l'opinion du chef du trafic de la Commission: "que pour cette saison de l'année et pour les services rendus, ces taux sont raisonnables", je ne crois pas que la Commission puisse trouver les taux dont on se plaint injustes et déraisonnables. La Commission n'a pas le pouvoir de forcer une compagnie de chemin de fer de réduire des taux qu'elle ne considère pas injustes et déraisonnables, simplement pour encourager le trafic et protéger les intérêts des trafiquants dans une certaine marchandise ou de ceux intéressés dans son transport.

Dissident, M. le commissaire Mills.

Premièrement, quant à l'avis donné par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et celle du Pacifique-Canadien de leur intention d'élever les taux de 25 pour 100, de 16 cents à 20 cents par 100 livres, sur le transport en hiver du beurre et du fromage, de Montréal à Portland, Maine, et à St-Jean-ouest, N.-B. L'avis a été donné le 1er novembre et l'augmentation faite le 1er décembre, 30 jours après.

Un avis de trente jours dans des circonstances ordinaires serait sufficante. Dans certains cas ce serait plus qu'il pourrait être raisonnablement demandé, mais dans ce cas-ci, bien que suffisant en lui-même, il n' apas été donné en temps propice; il a été assez long, mais pas assez tôt. Il a été retenu, ou n'a été donné que quand la plus grande partie du fromage de la saison avait été expédiée à Montréal et que les exportateurs de Montréal avaient acheté et mis en entrepôt la plus grande partie de ce qu'ils avaient besoin pour exporter durant l'hiver. C'est pourquoi je crois que la plainte de l'Association des marchands de produits de Montréal est bien fondée et devrait être considérée favorablement par les compagnies de chemin de fer.

Secondement, quant au charroyage à Montréal. Je suis bien d'opinion que l'exportateur ou tout autre expéditeur devrait avoir le droit de faire son propre charroyage, s'il le désire. Si les taux demandés par les compagnies de camionnage des chemins de fer sont aussi bas que ceux des autres charrtiers, les expéditeurs leur donneront sans doute la préférence aux charretiers privés. S'ils sont plus élevés, pourquoi les expéditeurs ne seraient-ils pas autorisés à employer des charretiers privés ou de se servir de leurs propres voitures pour cet ouvrage. On ne m'a donné aucune réponse satisfaisante à cette question, et je n'en vois aucune.

Troisièmement, quant à l'augmentation de 16 cents à 20 cents par 100 livres des taux de transport d'hiver du beurre et du fromage de Montréal à Portland, Maine, et Saint-Jean-ouest, N.-B. Le shef du trafic (dans son rapport, page 3) dit: sans considérer les taux des saisons précédentes et le revenu déjà gagné sur le volume du trafic, les taux (c'est-à-dire les taux actuels de 20 cents) sont des taux raisonnables; mais cette élimination présume un état de choses qui n'a pas existé et qui n'existe pas actuellement, et nous aide seulement à conclure théoriquement que, dans des circonstances qui n'existent pas, qu'ils seraient des taux raisonnables pour le service rendu. Tout de même, sur la même page il discute les taux dans des circonstances qui ont existé et qui existent actuellement. Il dit que si un tarif plus bas a été maintenu pendant des années dans des circonstances pratiquement les mêmes, la conclusion

s'impose que les taux plus bas ont été profitables et qu'en conséquence les nouveaux taux sont déraisonnablement élevés. Il démontre, qu'à part deux légères exceptions, les taux étaient de 16:07 depuis 1904 jusqu'à l'augmentation du 1er décembre 1906, et qu'avant décembre 1904 les taux ont varié de 14·47 cents à 18·22 cents, étant en moyenne de 15·19 cents. Il attire l'attention sur le fait que le taux de 15 cents par 100 livres sur es produits des établissements de conserves, est de 25 pour 100 plus bas, que le tarif régulier, et que le taux de 20 cents sur le beurre et le fromage n'est que de 13 pour 100 au-dessous de ce tarif, et il conclnt que, considérant tous les faits et les circonstances, le taux de 20 cents est déraisonnablement élevé, c'est pourquoi je n'en suis pas arrivé à la même conclusion que mes collègues les autres commissaires dans cette cause.

J'approuve les recommandations du chef du trafic " que les compagnies reçoivent l'ordre de réduire leurs taux de 20 cents à 18 cents par 100 livres par chargement de wagon, et de donner aux expéditeurs l'option de faire leur propre charroyage sous le système d'expédition sans arrêt ou avec arrêt "; et mon jugement est à cet effet.

Avril 1907.

Re *passage des fils—Condition pour l'indemnité.*

Le commissaire en chef Killam.

Obliger ceux qui demandent l'autorisation de poser des fils à travers un chemin de fer à payer une indemnité pour les dommages qui en résultent, est une question qui doit être décidée par les circonstances; mais quelques règles générales s'y appliquent. C'est un principe de droit que quand quelqu'un met ou garde sur sa propriété quelque chose qui peut causer du dommage en s'échappant, il est responsable des dommages ainsi causés si cette chose s'échappe. Ce principe, d'autre part, est modifié par un autre, celui-ci: quand quelqu'un est autorisé à faire une chose par un statut, comme c'est légal de la faire il n'est pas respontable aux autres des dommages qui peuvent en résulter. A moins, cependant, que le statut l'autorise spécialement, il n'a pas le pouvoir d'entrer sur la propriété d'autrui ou d'en prendre possession sans le consentement du propriétaire. Quand le statut donne ce pouvoir généralement, il pourvoit à l'indemnité qui doit tre donnée au propriétaire, et la cour considère, à moins que le statut ne soit bien précis, que la présomption est que le corps législatif n'a pas eu l'intention de donner ce pouvoir sans un droit à l'indemnité.

Les compagnies qui sont autorisées à construire des chemins de fer et de les exploiter par la vapeur, l'électricité ou d'autres pouvoirs qui offrent des dangers pour les autres, peuvent légalement le faire sans encourir de responsabilité pour les dommages en se servant des moyens les plus propres à cette fin, à moins que la cause véritable des dommages ne soit l'inhabilité ou la négligence de la compagnie, de ses officiers ou de ses employés. Le même principe s'applique aux compagnies qui sont autorisées par la législature à poser des fils électriques et à transmettre l'électricité.

Presque toutes les compagnies de chemin de fer ont reçu le pouvoir de s'emparer de la propriété privée sans le consentement du propriétaire, mais il y a une disposition qui prévoit à l'indemnité qu'on doit lui donner. Ces dispositions sont différentes dans divers statuts. Généralement, les compagnies ne sont pas obligées d'indemniser les propriétaires dont on a pris la propriété pour l'incommodité, les inconvénients et le dommage réel qui résultent de l'exploitation du chemin. Quand la compagnie ne prend qu'une partie de la propriété d'un homme, elle doit l'indemniser en lui payant non seulement la valeur de cette partie, mais aussi pour le dommage qui résulte de la séparation de sa propriété, et, d'après presque tous les statuts, les cours ordinairement prennent en considération les inconvénients qui résulteront de l'usage qu'en fera la compagnie quant à la partie qui reste au propriétaire. Mais quand on donne à une compagnie le droit de construire et d'exploiter un chemin ou une ligne pour transmettre l'électricité ou de faire d'autres travaux, et que la législature lui donne

le droit de passer sur la propriété d'autrui dans son consentement, elle doit accepter son consentement aux conditions qu'il impose.

D'après l'article 246 de la loi des chemins de fer: "Aucune ligne ou aucuns fils de télégraphe ou de téléphone ou pour la transmission de la lumière, de la chaleur, de l'énergie électrique ou de l'électricité, ne seront construits ou placés ou laissés à travers un chemin de fer sans le consentement de la Commission.

Cela impose simplement une condition qui doit être remplie pour que ce soit légal de placer des fils pour la transmission de l'électricité au-dessus d'un chemin de fer. Si cette condition n'était pas imposée on ne pourrait placer des fils électriques au-dessus d'un chemin de fer sans le consentement de la compagnie du chemin de fer ou sans l'autorisation de la législature. Il se peut qu'en l'absence de cette disposition l'autorisation d'une législature provinciale serait suffisante. Cette disposition, il me semble, n'autorise pas la Commission à permettre à une compagnie qui est autorisée par la législature à construire et à exploiter des lignes de transmission électrique, de poser ses lignes à travers un chemin de fer à moins que le pouvoir de faire cela ne soit donné par la législature compétente par statut.

A ce sujet, une compagnie de chemin de fer n'est pas dans une position différente de celle d'aucun autre propriétaire, et les compagnies de chemins de fer, comm les autrs propriétaires, ont droit au-dessus de leur propriété jusqu'au ciel—*usque at cœlum.* Il n'y a pas de si grande élévation au-dessus de la terre ou le propriétaire n'a pas droit à la protection de la loi contre l'invasion de ses droits. Dans la cause de la *Kaministiquia Power Company* nous avons décidé que quand la ligne était construite le long du chemin public par autorité de la législature, le chemin de fer ne devenait pas le propriétaire du chemin public, mais avait seulement le droit de construire et d'exploiter son chemin de fer à travers le chemin public, et que permission devait être donnée de poser des fils au-dessus du chemin de fer, en imposant seulement les conditions nécessaires pour la protection des personnes et de la propriété, et rendant ainsi la compagnie responsable que pour ne pas remplir les conditions imposées et pour l'incompétence et la négligence de la compagnie, de ses officiers et de ses employés.

Si une législature donne à une compagnie de transmission électrique l'autorisation de poser ses fils et de transmettre de l'électricité au-dessus d'une propriété, la Commission doit présumer qu'elle a le droit de le faire aux conditions imposées par le statut qui la lui donne, et que la permission doit lui être accordée aux conditions additionnelles que nous considérons nécessaires pour la protection des personnes et de la propriété, ne la laissant responsable que des dommages, comme dans le cas d'un pasage du chemin public. Mais si on ne lui a pas donné cette autorisation statutaire, nous ne pouvons pas la lui donner, et la compagnie électrique doit se soumettre à toutes les conditions que la compagnie du chemin lui impose, nos fonctions dans ce cas consistent seulement à voir à ce qu'on prenne les précautions nécessaires pour empêcher autant que possible les dangers pour le public, pour tout le monde à part la compagnie du chemin de fer, et si parmi les conditions que la compagnie du chemin de fer cherche à imposer il en est une pour indemniser des dommages qui résulteront de l'exécution de ces travaux ou de leur exploitaion, la compagnie ou ses employés, qu'ils soient causés ou non par la négligence de la compagnie électrique ou de ses officiers ou de ses employés, je crois que nous devons aussi l'imposer.

18 avril 1907.

Re *Plainte de la Compagnie Brown Brothers.*

Les plaignants ont exposé à la Commission que certaines marchandises de nature périssable livrées par eux à la Compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* à Warman, Alberta, et consignées à L. D. Daily, Vegreville, Alberta, ont subi tellement de délai dans le transport que ça été une perte totale, et ils ont demandé si la Commission ne pouvait apporter un remède dans cette affaire.

Jugé: Le commissaire en chef Killam, que cette affaire n'est pas une de celles dans lesquelles la Commission puisse apporter aucun soulagement; que l'article 284, para-

graphe 7, de la loi des chemins de fer, est une disposition pour apporter un remède à toute personne qui souffre de la négligence ou du refus d'une compagnie de chemin de fer de transporter et de délivrer des marchandises sans retard, et c'est le recours aux tribunaux ordinaires; les fonctions de cette Commission sont d'ordonner qu'on fournisse l'accommodation et les moyens nécessaires pour cela, dans le cas où les compagnies de chemins de fer sont en défaut de le faire; comme ici les plaignants ne parlent que d'une consignation particulière déjà faite, aucune ordonnance qu'on pourrait émettre ne rendrait service aux plaignants, et la Commission n'a pas été instituée pour prendre la place des tribunaux, mais a une juridiction toute différente. C'est la fonction des tribunaux ordinaires d'accorder une indemnité pour une atteinte au statut, mais celle de la Commission est d'empêcher les atteintes futures.

Avril 1907.

Re *Convention pour une voie de garage de la Compagnie de bois de sciage d'Ontario.*

La Compagnie de bois de sciage d'Ontario, à responsabilité limitée, de Toronto, demande en vertu de l'article 176 de la loi des chemins de fer, 1903, que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soit enjointe de rembourser et remettre à la compagnie plaignante la somme de $830 comme rabais sur les taux demandés par la compagnie du chemin de fer pour le transport de son bois.

Par une convention entre la compagnie plaignante et la compagnie du chemin de fer, cette dernière s'est engagée à construire une voie de garage et à rembourser à la compagnie plaignante cette somme de $830, étant le montant déposé par la compagnie plaignante pour couvrir le coût probable de la construction de cette voie de garage.

Jugé: Que la Commission n'avait pas juridiction pour mettre à exécution les conditions de la convention par laquelle cette voie de garage fut construite sur le terrain de la compagnie de bois de sciage; que quand la convention fut faite, il n'y avait pas de disposition dans la loi des chemins de fer alors en vigueur correspondant à la disposition de la loi actuelle des chemins de fer, par laquelle les compagnies de chemins de fer pouvaient être forcées de construire ces voies de garage à la condition, entre autres, que le dépôt serait remboursé par des rabais des autres chemins; que la voie de garage a été construite entièrement d'après cette convention, et que la Commission n'a de juridiction que pour mettre à exécution les disposition de la loi des chemins de fer et non les droits qui résultent des conventions.

27 juin 1907.

Re *Robertson vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.*

C'était une demande pour une ordonnance à la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc lui enjoignant d'émettre des billets de troisième classe au taux de deux sous du mille de transport, et enjoignant aussi à la compagnie de mettre au moins un train ayant des wagons de troisième classe qui circulera sur toute la ligne tous les jours. La demande se base sur une disposition de l'acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, qui dit que le taux pour un voyageur de première classe, sur aucun des trains de ce chemin de fer, ne devra pas excéder deux pennys, quatre sous, pour chaque mille parcouru, le taux pour chaque voyageur de seconde classe sur aucun train ne devra pas excéder un penny et demi, trois sous argent courant pour chaque mille de transport, et que le taux pour chaque voyageur de troisième classe, sur aucun train de ce chemin de fer, ne devra pas excéder un penny, deux sous, pour chaque mille de transport.

Ces dispositions n'ont jamais été expressement rappelées. La prétention de la compagnie c'est qu'elles ont été implicitement rappelées par législation subséquente.

Par une disposition de son acte spécial, les divers articles de l'Acte refondu des chemins de fer s'appliquent, entre autres, à la compagnie et à toutes ses entreprises, en tant qu'ils ne sont pas incompatibles avec les dispositions de son acte spécial.

Le commissaire en chef, en rendant son jugement, fait l'historique de la législation des chemins de fer depuis l'Acte refondu des chemins de fer, 1851, jusqu'aujourd'hui quant à ce qui se rapporte aux taux de transport.

La loi des chemins de fer oblige toutes les compagnies de chemins de fer à fournir des facilités parfaites et appropriées pour recevoir, charger, transporter et délivrer le trafic, et d'avoir et de fournir tous les accessoires, l'accommodation et les moyens nécessaires, et de donner à tout le monde des facilités raisonnables et appropriées pour recevoir, expédier et délivrer le trafic.

La loi donne à la Commission le pouvoir d'obliger une compagnie de chemin de fer à fournir ces facilités si elle est en défaut de le faire, et la Commission peut encore ordonner que certains travaux soient faits et exécutés, etc.

Jugé: Que l'article obligeant à faire circuler des wagons de troisième classe et de fournir des billets de troisième classe n'a été affectée par aucune législation avant la loi de 1903.

Partie du jugement du commissaire en chef Killam, lequel approuvent le sous-commissaire en chef Bernier et M. le commissaire Mills:

" Comme il a déjà été dit, les dispositions de l'acte spécial n'ont pas été rappelées expressément. Aucunes des dispositions de la loi des chemins de fer, 1903, ou de la loi actuelle ne sont explicitement incompatibles avec ces dispositions.

" La prétention de la part de la compagnie du chemin de fer est que, de fait, ces dispositions, et particulièrement celles qui ont rapport aux taux de transport et qui donnent juridiction à la Commission relativement aux facilités, etc., que doit fournir la compagnie, leur sont tellement incompatibles que celles de l'acte spécial sont rappelées implicitement.

" Si deux lois incompatibles l'une à l'autre sont sanctionnées, c'est à la dernière qu'on doit obéir; et si l'obéissance est impossible sans déroger à la première, c'est la première qui doit céder le pas ". Par lord Longdale, M.R., dans *Dean of Ely vs Bliss,* 5 Beav. 582. On ne doit jamais donner la faveur du doute à «« un rappel implicite ". Par le juge Field dans Dobbs *vs* Grand-Junction W. W. Co., 9 Q.B.D., p. 158.

" Nous ne devons pas décider, si une loi ne l'est pas expressément, qu'elle est rappelée implicitement sans de fortes raisons ". Par lord Bramwell dans la cause de G. W. R. Co. *vs* Swindon et Cheltenham R.Co., 9 A. C., p. 809.

" Une loi subséquente n'est jamais supposé rappeler une loi antérieure, à moins qu'il y ait de la contradiction et une incompatibilité entre ces lois ou à moins qu'on mentionne la première loi dans la seconde manière à indiquer que les législateurs ont voulu la rappeler." Par lord Hardwicke, L.C., dans Middleton *vs* Crofts, 2 Atk. 650.

" La cour doit être convaincue que les deux lois sont incompatibles avant de pouvoir conclure que les dispositions de la dernière abrogent une disposition expresse de la première." Par Byles, juge dans *Conservators of the Thames vs Hall,* L.R., 3 C.D., page 149, et dans la même cause le juge Keating dit (page 420): Je concours entièrement dans ce qu'a dit mon collègue Byles, que, avant d'en venir à cette conclusion, il faut que cela s'implique nécessairement.

Quand le rappel n'est pas évident, c'est sur ceux qui prétendent qu'il y a rappel implicite que repose le fardeau de la preuve que les deux statuts ne peuvent exister en même temps et être compatibls." Par Chitty J. Lybbe *vs* Hart, 29 ch. D. 8.

L'intention d'abroger doit encore être plus évidente quand la première loi est contenue dans un acte spécial ou particulier, alors que c'est la maxime: *generalia specialibus non derogant* qui généralement s'applique. Un statut affirmatif subséquent ne fait pas disparaître un statut précédent, et *eo potior* si le premier est particulier et le dernier général." La cause de Gregory, 6 Rep. 19 b.

" La loi ne permettra pas de révoquer ou d'altérer par l'expression de mots généraux aucun statut particulier quand ces mots peuvent s'appliquer sans eux." Lyn *vs* Wyn, 2 Bridg., C.P., 127.

Le principe général est qu'un acte public n'est pas présumé abroger un acte particulier antérieur, à moins qu'il n'y ait expressément référence à la loi antérieure sur

le sujet ou à moins qu'il y ait incompatibilité absolue entre les deux lois." Par Bovill, J. en C., dans Thorpe *vs* Adams, L.C., 6 C.P., p. 135.

" A moins que les deux actes ne soient si incompatibles l'un à l'autre qu'on ne peut pas les appliquer les deux à la fois, une révocation ne se présume pas, et une loi générale ne rappelle pas des actes spéciaux à moins qu'on refère expressément à la loi antérieure ou à moins qu'il y ait incompatibilité absolue à ce que les deux lois existent à la fois." Par A. L. Smith, J., dans Kutner *vs* Philippe, 1891, 2 Q.B. 267.

" C'est une règle fondamentale dans l'interprétation des statuts qu'un statut postérieur en termes généraux ne rappelle pas un statut particulier, hormis qu'il y ait des mots exprès pour indiquer cette intention ou hormis que cette intention n'apparaisse absolument implicitement." Par Bovill, J. en C., dans Reg. *vs* Champneys, L.R., 6 C.P., p. 394.

" Pour prouver qu'un acte particulier est rappelé implicitement par un acte public, ce n'est pas assez de prouver que l'acte particulier est devenu inutile et futile, c'est-à-dire que la matière dont traite l'acte particulier est régit par l'acte public, il faut, il me semble, qu'il y ait des clauses dans l'acte public, qui, interprétées justement, sont incompatibles avec l'acte particulier." Par Brett, J., dans Reg. *vs* Champneys, ci-haut, à la p. 404.

" Maintenant, s'il y a une chose certaine c'est ceci: c'est que quand les termes généraux d'un acte postérieur peuvent s'appliquer raisonnablement et sensément sans les étendre aux sujets régis spécialement par une loi antérieure, vous ne déciderez pas que la loi spéciale et antérieure est rappelée, changée, ou qu'on y déroge simplement par ces termes généraux, sans aucune indication d'une intention particulière de le faire." Par lord Shelborne, L.C., dans Seward *vs* Vera Cruz, 10 A.C., p. 68.

" Voyez aussi l'énonciation de principes semblables par sir W. Page Wood, C.D., dans Fitzgerald *vs* Champneys, 2 J. et H. aux pp. 53-61.

" Mais tous ces précédents admettent que si l'intention du parlement est évidente dans cette intention, l'acte postérieur doit être interprété comme rappelant ou changeant l'acte antérieur, soit public ou particulier, et plusieurs précédents sont cités dans lesquels la cour a donné cette interprétation. Dans la plupart des cas les corconstances, la nature et les dispositions sont tellement différentes de celles dont nous avons à nous occuper qu'il ne semble pas qu'ils puissent nous aider beaucoup.

" Dans ces causes les principes ci-haut mentionnés ne sont pas violés, et dans quelques-uns on y adhère expressément. Ordinairement, les décisions se basent sur l'interprétation de la cour de certains termes particuliers et sur la portée et l'intention de la loi comme la cour les comprend. Je vais n'en citer que deux. Dans la cause de *Daw vs Metropolitan Board of Works,* 12 C.B., N.-E., 161, Willes, J., dit: " La règle d'interprétation des actes du parlement, telle que posée par le vice-chancelier Wood dans la cause du *London and Brighton Railway* vs *Board of Works,* 26 L.C., c. 164, est sans doute une règle très juste. Une disposition générale postérieure ne déroge pas à une disposition spéciale antérieure. Quand, comme dit le savant juge, la législature a eu en vue un cas particulier et a spécialement légiférer sur cela, il faut inférer nécessairement que ce n'est pas son intention, par une législation générale subséquente qui ne parle pas de la première, de s'occuper de ces matières auxquelles elle a déjà pourvu spécialement. La règle *generalia specialibus non derogant* s'applique avec justesse dans un cas semblable. Dans le présent cas, tout de même, la règle ne s'applique pas. Les pouvoirs conférés par les deux statuts sont en substance les mêmes s'ils ne sont pas exactement les mêmes. Du moment que vous voyez que le corps législatif s'occupe de la même matière dans les deux actes, et que le dernier déroge du premier et y est incompatible, vous êtes dans la nécessité de dire que le corps législatif a eu l'intention dans le dernier statut de légiférer sur le même sujet auquel le premier statut s'appliquait." Et dans la cause du *Great Central Gas Consumers' Company vs Clarke,* 11 C.B., N.-E., 814, Keating, J., dit: " J'admets que quand nous trouvons dans un acte du parlement une prohibition contre une compagnie publique lui défendant de demander plus qu'un taux spécifié, nous devons exiger une disposition

bien claire dans un acte subséquent pour enlever la restriction, mais il est également évident que si nous trouvons dans un deuxième acte du parlement des dispositions qui sont complètement incompatibles à celles du premier acte, nous sommes obligés de donner effet au deuxième acte. Et dans la même cause, 13 C.B. N.-E. 838, Pollock C.B., a dit: "Bien que cet article ne soit pas rappelé en termes exprès, c'est tout de même une clause dans u nacte du parlement bien incompatible à une clause dans un acte public subséquent du parlement. Cela est suffisant pour se débarrasser d'une clause dans un acte particulier. En lisant l'article 19 de l'acte public, nous croyons qu'il est impossible de l'interpréter autrement que comme rappelant l'article 24 de l'acte particulier. Nous y sommes tenus autant par les mots propres de l'acte que par sa portée et son objet et par la justice de la cause.

" Par l'article 3 de l'acte de 1903, cet acte devait être incorporé à l'acte privé, et, tous deux, considérés n'en faire qu'un, sujet aux dispositions de l'acte général, et en vertu de l'article 5, en cas d'incompatibilité entre l'acte général et aucun acte privé, passé par le parlement du Canada, sur un même sujet, les dispositions de l'acte spécial devaient avoir la préférence sur les dispositions de l'acte général en autant qu'il serait nécessaire de donner effet à l'acte spécial. Ces dispositions sont réunies dans l'article 3 du présent acte. Cela réglerait la chose si l'acte privé avait été passé par le parlement du Canada; dans ce cas, bien qu'antérieures, les dispositions de l'acte privé s'appliqueraient. Mais cette partie du chemin de fer Grand-Tronc à laquelle la présente refère, a été construite sous un acte spécial de l'ancienne province du Canada.

J'ai quelque doute si l'article 6 de la loi de 1903 et le même article de la présente loi, d'après lesquels on doit appliquer l'acte général à l'exclusion des dispositions d'un acte spécial d'une législature quand il y a incompatibilité avec l'acte général, ont été passés avec l'intention de s'appliquer à un acte spécial passé par le parlement de la province avant l'union. La définition des termes législature d'aucune province et législature provinciale dans l'article 2, paragraphe 2 du présent acte est probablement assez large pour inclure ces parlements; et le chemin de fer Grand-Tronc a été déclaré par le parlement du Canada une entreprise pour l'avantage général du Canada. Cette déclaration a été faite dans un acte amendant l'acte général des chemins de fer, qui, bien qu'il parle du Grand-Tronc et d'autres chemins de fer, ne peut être défini comme un "acte spécial". Le Grand-Tronc était un chemin de fer qui réunissait une province à l'autre, et est devenu ainsi *ipso facto*, à la création du Dominion, sujet à l'autorité législative du Canada sans qu'il y ait eu besoin de la déclaration que c'était une entreprise d'un avantage général pour le Canada. L'article avait probablement été passé avec l'intention de s'appliquer aux chemins de fer construits en vertu d'actes spéciaux des législatures provinciales passés après la Confédération. C'est possible, tout de même, que cela soit d'importance, vu que l'article 6 contient le principe le plus important de ceux mentionnés plus haut, que l'Acte spécial antérieur n'est rappelé ou affecté par l'Acte général seulement où il y incompatibilité entre eux, et j'en conclus, dans l'un ou l'autre cas, que c'est à celui qui invoque l'incompatibilité de la montrer, et cela de toute évidence.

"La clause de l'acte spécial a deux buts: Elle limite les taux pour les différentes classes de voyageurs et oblige à avoir des wagons de troisième classe. Evidemment, en vertu de la dernière partie, il y avait une cetraine obligation pour la compagnie de pourvoir à une accommodation raisonnable, une certaine obligation de faire attention au confort et à l'accommodation des voyageurs de troisième classe, bien que cette accommodation et cette attention ne fussent pas du même caractère que celles requises pour les autres classes. La loi requérant de pourvoir à une accommodation appropiée et convenable et de fournir des facilités justes et raisonnables ne pourrait pas affecter le rappel d'une disposition de faire circuler des wagons de troisième classe, non plus, dans mon opinion, la loi autorisant la commission des chemins de fer à passer des règlements pour la production, la sûreté, l'accommodation et le confort du public. Quelque soient les obligations en vertu du présent acte ou des actes antérieurs, elles ne pourraient pas être mises en vigueur avec satisfaction par les moyens ordinaires

des tribunaux ordinaires. La Commission des chemins de fer a été créée pour être le tribunal devant régler ces affaires et toutes celles qui affectent les chemins de fer et les compagnies de chemin de fer. Il ne semble pas que la création d'un tel tribunal était en aucune manière incompatible à la continuation de l'obligation imposée par l'acte spécial ou pouvait concerner son rappel ou prouver une intention du Parlement que l'obligation n'existerait plus.

"En vertu de l'Acte des chemins de fer et de toute la législature jusqu'à la loi de 1903, les taux des chemins de fer étaient sujets à être approuvés ou changés par le gouverneur en conseil. Cette restriction au pouvoir de la compagnie était entrée dans l'acte spécial par référence à l'acte général. La juridiction du gouverneur en conseil pouvait donc exister en même temps que la restriction des taux imposés par cet acte spécial, et il ne semble pas, parce que maintenant c'est la Commission des chemins de fer qui est le corps qui doit approuver et qui a le droit de changer les taux des chemins de fer, que cela fasse aucun changement. Sous l'ancienne loi, tous les taux des chemins de fer devaient être approuvés par le gouverneur en conseil sous la présente loi ce n'est que le maximum des taux élevés qui doit être approuvé, et les compagnies de chemin de fer ont le droit de prélever des taux plus bas que ceux du taux maximum. La pratique a été pour les compagnies d'obtenir l'approbation du tarif maximum, en ne faisant aucune distinction entre les classes, et de pourvoir aux taux de seconde classe par un tarif spécial. On pourrait fixer les taux de la troisième classe de la même manière. Je ne pense pas que les dispositions requérant des tarifs spéciaux sont nécessairement incompatibles avec la restriction imposée par l'acte spécial ou qu'elles sont suffisantes pour indiquer l'intention du Parlement que la compagnie, en établissant des tarifs spéciaux, était libre de telles restrictions.

"Je ne sais si en aucun temps on a eu des wagons de troisième classe sur le chemin de fer de la compagnie. Dans mon opinion c'est évident que l'obligation d'en avoir et de transporter des voyageurs aux taux limités par l'acte spécial a existé jusqu'à la mise en vigueur de la loi de 1903. Je suis incapable de trouver dans la législation qui a suivi aucune indication certaine que le Parlement ait voulu abolir le système imposé à la compagnie comme étant devenu suranné et inutile. L'imposition de ce système était une des conditions auxquelles les franchises ont été accordées à la compagnie, et on ne peut facilement présumer que le Parlement avait l'intention de relever la compagnie de ces obligations.

La demande est limitée à cette partie du chemin de fer entre Toronto et Montréal, et il est inutile de considérer si l'obligation s'étendait à aucune autre partie des lignes de la compagnie.

"Dans mon opinion une ordonnance devrait être émise pour enjoindre à la compagnie de faire circuler sur toute la distance de sa ligne entre Montréal et Toronto au moins un train par jour avec des wagons de troisième classe, et lui défendant de demander aux voyageurs de troisième classe plus de deux cents du mille, et lui enjoignant d'amender son tarif en conséquence.

Cette ordonnance, tout de même, ne devrait pas être mise en vigueur avant que la compagnie n'ait eu le temps d'aller en appel.

L'ordonnance est émise en conséquence.

Un appel de la décision de la Commission est actuellement pendant devant le comité judiciaire du Conseil privé.

Ottawa, 4 juillet 1907.

Re *Demande de la Chambre de Commerce de Galt que des communications soient établies entre les compagnies du Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le chemin de fer Galt, Preston et Hespeler.*

C'est une demande de la Chambre de Commerce de Galt, en vertu de l'article 228 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant aux compagnies susnommées de souder leurs lignes à Galt, dans la province d'Ontario.

Jugé: Après avoir entendu les parties, qu'une ordonnance devrait être émise enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir une communication entre sa ligne et celle de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Galt de manière à établir un passage sûr et facile pour les locomotives, les wagons et les trains d'une ligne à l'autre de ces compagnies, et qu'on maintienne et se serve de cette communication; les plans de la situation de cette ligne et des communications avec les lignes en existence devant d'abord être soumis à cette Commission pour son approbation.

Jugé, de plus, qu'une ordonnance devrait enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de soumettre, dans un mois de l'émission de l'ordonnance, un plan de la situation et du profil de la ligne projetée de communication et de toutes les communications avec les lignes en existence et leur communication avec les lignes de chemin de fer des deux compagnies.

Les demandes pour communication avec la compagnie du chemin de fer électrique étant suspendues pour donner le temps aux négociations entre les deux parties.

L'ordonnance est émise en conséquence.

12 novembre 1907.

Re *Demande du village de Weston pour un passage du chemin public à l'avenue Dennison.*

C'était une demande par le village de Weston, province d'Ontario, en vertu des articles 250 et 237 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, *inter alia* de construire et maintenir un passage à l'extrémité est de l'avenue Dennison.

Jugement du commissaire en chef Killam, lequel approuvent le sous-commissaire en chef Bernier et le commissaire Mills:

Bien que les compagnies de chemins posent des enseignes et parfois des barrières de chaque côté de leurs lignes pour empêcher qu'on infère qu'elles ont l'intention de dédier au public cette partie de leur ligne comme un passage du chemin public, elles n'ont pris aucun moyen effectif d'empêcher le public de s'en servir, et de fait le public s'en est servi pendant plusieurs années. Cette manière d'agir est très blâmable. Ou les compagnies de chemin de fer devraient clôturer leurs lignes et empêcher de les traverser illégalement, ou elles devraient permettre que les chemins publics les traversent quand l'intérêt public le demande.

En fermant les yeux sur ces empiètements pour traverser, tout en cherchant à se protéger contre la responsabilité qui en découle, elles causent un danger public et elles ne doivent pas s'attendre qu'on aura la même considération pour leurs intérêts que lorsqu'il s'agit de construire des passages tout nouveaux sur leurs lignes. La multiplication des passages à niveau n'est certainement pas désirable, mais plus désirable que des passages à niveau illégaux.

L'ordonnance de la Commission enjoint aux compagnies de faire et construire un passage du chemin public à travers leurs lignes à l'extrémité respective est de l'avenue Dennison, dans le village de Weston et réservée pour plus tard la considération de la question de la protection de ce passage.

13 novembre 1907.

Demande de la ville de Winnipeg pour permission de construire un pont au-dessus du chemin de fer Pacifique-Canadien, devant servir de chemin public entre les rues Brown et Brant, dans cette ville.

Ces rues sont presque en ligne; une d'un côté de la cour et des voies de la compagnie, et l'autre de l'autre côté.

Bien que le public fut dans l'habitude de traverser les voies de chemin de fer près de l'endroit où l'on veut construire le pont projeté et qu'il y ait un planchéiage pour

la convenance du passage, on n'a pas prétendu qu'un chemin public avait existé sur le terrain occupé par la cour du chemin de fer en ligne avec ces deux rues ou avec l'une d'elles. La compagnie ne s'est pas opposée au passage au-dessus de la voie. La question est de savoir si la compagnie devrait contribuer au coût de l'entreprise.

Par l'article 237 de la loi des chemins de fer, quand une demande est faite pour permission de construire un passage du chemin public à travers un chemin de fer existant, la Commission peut par ordonnance accorder cette demande aux termes et conditions qu'elle juge à propos pour la protection la sûreté et la convenance du public, ou elle peut ordonner que le passage sera construit au-dessus ou au-dessous, et qu'il soit temporairement ou permanemment diverti. Par l'article 59: Quand dans l'exercice de tout pouvoir à elle conféré par le présent acte ou l'acte spécial la Commission par voie d'ordonnance ordonne quelque ouvrage, appareil d'équipement, réfection ou réparation à être faits, construits, reconstruits, changés, installés, opérés et maintenus, elle peut ordonner par quelle compagnie, municipalité, personne intéressée ou atteinte par cette ordonnance, selon le cas, quand et dans quel délai et à quels termes ou conditions de paiement d'indemnité ou autre, et sous la surveillance de qui mis en service et maintenus en service.

2. La Commission peut ordonner par qui, dans quelle proportion, et quand le coût et les dépenses seront payés pour faire construire, reconstruire, changer, installer et exécuter tels travaux pour l'équipement et le renouvellement, et sous la surveillance de qui, si aucune, ou de la mise en service et de l'entretien, pour se conformer à cette ordonnance.

Jugement du commissaire en chef Killam, lequel approuve monsieur le commissaire Mills:—

Bien qu'à sa face l'article 59 semble donner à la Commission une juridiction absolue d'enjoindre à aucune compagnie, municipalité ou personne atteintes par l'ordonnance ou qui y soient intéressées, de payer ou contribuer au paiement de telle indemnité, ça ne pouvait pas être l'intention de la loi que la Commission aurait le droit d'exercer sa discrétion arbitrairement sans s'occuper des droits respectifs des parties intéressées ou atteintes ou qu'on se propose d'atteindre.

Si la propriété était celle d'un citoyen privé dont la ville voudrait traverser le terrain par une rue sans son consentement, en règle générale la ville serait obligée d'indemniser le propriétaire pour le terrain qu'elle prendrait et pour la division de sa propriété. Dans certains cas la loi veut qu'on alloue pour les avantages que le propriétaire peut retirer par les travaux projetés, ou que le coût des travaux soit réparti sur les propriétés des personnes intéressées ou qui en bénéficieront.

Le pont que l'on se propose actuellement de construire ne peut être d'aucun avantage à la compagnie du chemin de fer. Il reposera en partie sur le terrain de la compagnie, et il passera, bien que ce soit à une certaine élévation, sur une espace qui, en vertu de la propriété du sol, appartient à la compagnie.

Il me semble qu'il n'y a aucune raison ou aucun principe par lequel la compagnie peut être requise de payer le coût ou aucune partie du coût de cette entreprise. Je crois que la ville devrait avoir la permission de faire ce travail à ses propres frais.

15 novembre 1907.

Re *Convention de la Compagnie du téléphone Bell et de l'hôtel Windsor.*

Dans le mois de novembre 1906, la Compagnie du téléphone Bell et l'hôtel Windsor ont fait une convention pour une installation du téléphone dans l'hôtel Windsor par la compagnie du téléphone.

Comme les taux de la compagnie de téléphone devaient être approuvés par la Commission, l'exécution de la convention a été laissée en suspens jusqu'à ce que la Commission eût l'opportunité d'étudier la convention relativement à ce qui concerne les taux du téléphone.

Les points principaux qu'on pouvait considérer comme soulevant des difficultés et sur lesquels la Commission a adjugé sont:—

1. La clause pourvoyant à l'usage exclusif du système Bell dans l'édifice.
2. Le loyer des instruments.
3. Le taux des messages locaux.
4. Le taux pour la longue distance.
5. La durée de la convention.

Jugement du commissaire en chef Killam, lequel approuve M. le commissaire Mills:—

1. *Droits exclusifs.*—Je ne vois aucune raison pour laquelle la compagnie ne pourrait pas se lier à ne prendre que le système Bell. Il n'y en a pas d'autres actuellement, et en introduire un autre prendrait un temps considérable. Les taux de la compagnie du téléphone Bell étant sujets à être contrôlés par notre Commision, il semble qu'il n'y a aucune objection sérieuse à cette clause.

2. *Le loyer des instruments.*—C'est une convention d'un caractère particulier. Bien peu probablement de ces conventions seront soumises à la considération de la Commission, et celles qui le seront auront probablement un autre caractère. La grandeur, la situation de l'hôtel, le nombre de chambres et de téléphones varieront. Je ne vois pas de raison pour laquelle la compagnie de l'hôtel ne devrait pas avoir la permission de convenir de payer le loyer stipulé dans la convention proposée. Nous devons présumer que la compagnie est dirigée par des gens d'affaires qui sont capables de faire leurs propres conventions.

3. *Taux pour messages locaux.*—La compagnie du téléphone stipule un taux de dix cents par message. L'impression que je me suis formée de ce taux c'est que, vu les conditions des services, il n'est pas exagéré. Je suis porté à croire présentement que si les taux de téléphone doivent être réduits, cette réduction, en premier lieu, devrait être pour les souscripteurs réguliers, et, en second lieu, pour les messages de longue distance, laissant les messages d'occasion à 10 cents comme à présent, mais il serait probablement sage de dire que ce taux sera sujet à toute réduction que la Commission, peut ordonner en aucun temps.

4. *Taux de longue distance.*—La convention (paragraphe 17) stipule le paiement des taux réguliers de la compagnie du téléphone. Ces taux doivent être approuvés par la Commission, de sorte qu'il n'y a aucune objection à cette stipulation.

5. *La durée de la convention.*—Je dirais qu'après une période de dix ans toute prolongation devra être soumise à l'approbation de la Commission.

Je suis d'opinion que nous pouvons judicieusement approuver la convention avec les deux conditions que j'ai mentionnées:

1. Que les taux de 10 cents pour raccordement avec aucun des téléphones des abonnés de Montréal devra être sujet à réduction en aucun temps par la Commission.

2. Que toute prolongation de la durée de la convention à l'expiration de dix ans sera soumise à l'approbation de la Commission.

23 novembre 1907.

Plainte de la Compagnie Robertson-Godson.

La Compagnie Robertson-Godson se plaint à la Commission que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien leur a demandé le taux d'une classe sur une consignation de blocs de pavage d'Edmonton à la côte du Pacifique, quand on devait leur demander le taux spécial du bois de sciage, ce qui allèguent-ils, représente une perte considérable pour leur compagnie. La compagnie du chemin de fer a prix cette position-ci: ce n'est pas le taux du bois de sciage qui s'applique, vu que ce taux n'est que pour les articles mentionnés spécialement dans le tarif produit à la Commission et qu'elle a approuvé, et que cette liste d'articles ne comprend pas les blocs à pavage. La prétention des plaignants c'est que les blocs à pavage ne sont ni plus ni moins

que du sapin scié, et que, par conséquent, ils devaient être inclus dans cette classification. Ils demandent à la Commission si leur prétention est correcte ou non, et si elle est correcte s'ils ont le droit d'être remboursés.

Jugé, que la Commission n'avait pas juridiction pour enjoindre ou autoriser une compagnie de chemin de fer à faire des rabais sur les taux du tarif existant quand les marchandises ont été transportées, et que la seule chose que la Commission pourrait faire ce serait d'ordonner que les blocs à pavage soient inclus dans le tarif des produits; mais que cela n'affecterait en rien une affaire antérieure.

29 novembre 1907.

Re *Demande de la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale pour exproprier des terrains dans la municipalité de Delta, C.-B.*

En août 1907, la Commission a émis une ordonnance autorisant la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale à détourner le chemin public de Ladner le long de la rivière Fraser, connu comme le chemin de la Rivière, dans la municipalité de Delta, dans la mesure et de la manière indiquées en rose sur le plan et profil produit à la Commission...... et de construire, entretenir et exploiter son chemin de fer le long et sur les parties de ce grand chemin entre les points e diversion.

Le 29 octobre de la même année, la compagnie de chemin de fer a demandé, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, l'autorisation d'exproprier certains terrains dans le but de divertir le chemin public plus haut mentionné par une ordonnance de la Commission. Le terrain qu'on voulait est une langue de terre, colorée en rouge sur le plan qui accompagne la demande, et était nécessaire pour y faire le chemin le long de la route ordonnée par la Commission. La requête de la compagnie mentionne: Que par un règlement en date du 1er novembre 1906, la municipalité de Delta a annoncé la construction d'un chemin public entre le terminus du chemin diverti et le terrain, coloré en rouge sur le plan indiqué, pratiquement où est ce chemin, excepté où il a plus de 66 pieds de large, et où il traverse le ravin sur le lot n° 16, groupe 2.

La demande allègue aussi: que c'est nécessaire, pour construire le chemin diverti conformément à l'ordre de la Commission, de prendre tout le terrain coloré en rouge sur le plan produit où il a plus de 66 pieds de large le chemin traverse des ranvins ou suit le haut de côtes à pic—et la largeur indiquée est nécessaire seulement pour construire le chemin et pas pour autre chose.

Un autre de ceux dont on veut avoir la propriété a produit une réponse alléguant simplement que ce n'était pas nécessaire à la compagnie d'avoir le terrain mentionné dans la demande.

Du consentement des parties, la demande a été entendue à Ottawa, alors que la question de la nécessité d'exproprier le terrain indiqué en rouge sur le plan n'a pas été soulevée, mais les avocats pour nombre de propriétaires ont demandé que certaines conditions fussent imposées à la compagnie du chemin de fer. Ces conditions furent soumises à la compagnie du chemin de fer par son avocat, et elle a refusé d'en accepter les termes, excepté celle de traverser à pied le chemin de fer pour aller à la rivière.

Le chemin de la Rivière longe le bord et est parfois bien près de la grève, et d'autre fois il laisse de petites étendues de terrain entre le chemin et la rivière. La rivière Fraser, vis-à-vis de l'endroit en question, est une rivière navigable où la marée se fait sentir. L'avocat des propriétaires a déclaré que la municipalité de Delta a passé un règlement pour changer le chemin public qui est pratiquement le changement ordonné par la Commission. La compagnie du chemin de fer prétend avoir une concession du gouvernement provincial de là à la grève le long de la partie du chemin diverti.

A une audition subséquente, une des conditions demandées par les propriétaires fut expressément abandonnée, et on n'a pas insisté sur les deux autres. Celles qu'on demandait étaient, en premier, une condition enjoignant à la compagnie de payer une indemnité aux propriétaires pour la partie où le chemin de fer était construit, en vertu du principe que le terrain sur lequel le chemin public est construit revient aux propriétaires quand le chemin est abandonné. La deuxième condition étant que la compagnie du chemin de fer paie une indemnité pour le droit de passage sur le chemin diverti, et la troisième condition était pour certains droits de traverser le chemin de fer, de construire et de maintenir des débarcadèrs et des cabanes pour les filets où la compagnie a droit de passage vis-à-vis les terrains respectifs des propriétaires.

Jugement du commissaire en chef Killam, lequel approuve le sous-commissaire en chef Bernier, le 26 décembre 1907.

Quant à la première condition que l'on veut imposer: Ce n'est pas du tout certain que tel est le résultat du changement; s'il en est ainsi, celui qui est investi du droit dans le terrain occupé par le chemin public aura naturellement droit d'être indemniser quand la compagnie du chemin de fer prendra son terrain. S'il n'en est pas ainsi alors il n'y a pas de raison pour qu'une indemnité lui soit accordée pour cela. Si le règlement municipal suffisait, de lui-même, pour faire le changement du chemin public et pour fermer le vieux chemin au trafic du public, la question du droit des propriétaires à une indemnité doit être déterminée par la loi locale et les tribunaux des lieux. Si cela ne suffisait pas et que la fermeture a eu lieu par l'exercice du droit de la compagnie en vertu de la loi des chemins de fer, par l'ordonnance de la Commission, les propriétaires ne devraient être indemnisés que suivant les droits que leur donne la loi des chemins de fer.

Cette demande est pour prendre une langue de terre sur une autre partie de leurs terrains, et il semble qu'aucune autre condition devrait être imposée que celle qui a un rapport direct avec la prise de possession du terrain pour laquelle on demande une autorisation.

Quant à la seconde condition:—

Il n'est pas nécessaire d'imposer une condition à cette fin. Les propriétaires dont le terrain est exproprié ont droit à une indemnité pour le terrain qu'on leur enlève et pour le dommage causé par la division du reste. Ceci est admis par les deux parties.

Quant à la troisième condition:—

Comme je l'ai dit, la compagnie consent à ce que des passages pour les piétons soient accordés à ces propriétaires.

Apparemment, ces terrains ne se prêtent pas à être traversés autrement qu'à pied, et c'est juste que ces gens aient un passage comme on en met sur les fermes, particulièrement pour ceux dont le terrain s'étend jusqu'à la rivière. Ces derniers n'ont pas bsoin de l'exiger comme condition pour leur permettre d'avoir des débarcadères et des cabanes à filets. Quant à ceux dont la ferme ne s'étend pas jusqu'à la rivière, il est raisonnable qu'ils aient accès à la grève, mais il n'y a pas de bonne raison pour obliger le chemin de fer qui prend leur terrain à leur en fournir pour y construire un débarcadère et des cabanes à filets. Je suis d'opinion que l'ordonnance autorisant la compagnie à prendre le terrain qu'on demande devrait être accordée à la condition que les passages des piétons, auxquels M. Ritchie a limité sa demande soient accordés par la compagnie.

Ordonnance en date du 26 décembre émise en conséquence.

Dissident, M. le commissaire Mills:—

"Je suis fortement d'opinion que la Commission des chemins de fer ne devrait pas ouvrir la porte aux procès ni aviser les gens qu'ils devraient aller devant les tribuna uxlocaux pour faire déterminer et obtenir leurs droits à moins que ce soit absolument nécessaire de le faire.

"Considérant le cas de six ou sept pauvres pêcheurs des bords de la rivière Fraser, dans la municipalité de Delta, C.-B., je crois que c'est cruel de les envoyer de-

vant les tribunaux locaux pour régler leurs difficultés avec la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, quand on peut régler la difficulté et éviter les procès suggérés simplement en mettant dans l'ordonnance pour l'expropriation les termes et les conditions auxquels le chemin de fer peut avoir les terrains qu'il a demandés en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer.

" C'est bien possible que ces concessions ou conditions auraient dû être imposées quand la demande pour approuver la localisation a été faite, mais, moi pour un, je ne connaissais pas les faits dans le temps, et je changerais l'ordonnance approuvant la localisation plutôt que d'envoyer ces gens devant les tribunaux pour obtenir leurs droits. Je soutiens, tout de même, que ces droits peuvent être agrantis en imposant des conditions dans l'ordonnance qu'on demande maintenant.

" Comme on ne gagne rien par la décision du juge dissident, je me suis permis de proposer un jugement alternatif, avec deux conditions qu emes collègues n'ont pas encore approuvées, et je veux exposer brièvement les raisons pour demander que ces conditions soient imposées à la compagnie requérante.

"*Premièrement*,—Quant à l'indemnité aux propriétaires pour cette partie de leurs terrains qui a été donnée pour le chemin public sur le bord de la rivière et que la compagnie a été autorisée à prendre. La compagnie prétend que, puisqu'il lui faut acheter d'autres terrains dans la côte pour le chemin public, elle ne devrait pas être obligée de payer pour aucune partie du chemin public qu'elle prend le long de la rivière. Je suis d'opinion, cependant, que la réclamation des propriétaires est bien fondée, parce qu'ils ont donné leurs terrains le long de la rive sans indemnité dans le but d'avoir un chemin plan, ou à peu près plan, dans la localité. Ce chemin leur est maintenant enlevé pour l'avantage de la compagnie du chemin de fer, ils sont privés des avantages pour lesquels ils ont donné ces terrains, et un chemin tout croche à une élévation de 93 pieds dans la côte n'est pas l'équivalent du chemin dont on les prive.

" Je pense que quiconque remarque comme le chemin dans la côte est croche, et se rappelle que, d'après le rapport de notre ingénieur, il faut monter 93 pieds plus haut qué le chemin actuel, celui-là ne va pas admettre que c'est un équivalent pour l'ancien chemin, et c'est pourquoi la compagnie du chemin de fer devrait faire non seulement ce chemin de qualité inférieure à haut niveau, mais payer aussi les requérants pour cette partie de leur terrain qu'ils ont donnée pour le chemin relativement plan et bien meilleur au bord de la rivière.

" C'est la raison pour laquelle je suis d'opinion que la condition 3 dans la requête de ces gens devrait être accordée.

"*Secondement*.—Vu que les gens dont il est question ici dépendent pour leur existence de l'accès à la rivière, on ne devrait pas leur ôter le droit de bâtir des cabanes à filets et des débarcadères sur le bord de la rivière. Leur refuser ce privilège, ça les forcera d'abandonner leurs affaires, d'aller vivre ailleurs, et cela rendra le reste de leur terre sans valeur. C'est, je crois, ce que la Commission ne devrait pas faire, et pour cette raison je suggérerais qu'il soit permis à chacun des propriétaires de construire une ou des cabanes à filets et une ou des plate-formes pour débarquer, quand ce n'est pas plus qu'à 25 pieds de la grève de la rivière Fraser, pourvu que cela n'occupe pas plus de 80 pieds de front et qu'ils ne construisent ou ne fassent aucune construction en dedans de 25 pieds du milieu de l'emplacement de la compagnie requérante.

" On a demandé la permission d'occuper à cette fin la grève jusqu'à 20 pieds du milieu de la voie du chemin de fer, mais en prévision d'une voie double j'ai augmenté la distance jusqu'à 25 pieds, permettant aux propriétaires, sur une distance de 80 pieds de front sur chaque terrain, de se servir de l'emplacement sur une largeur de 25 pieds seulement (au lieu de 30 pieds), partout où cet emplacement est à moins de 25 pieds de la rivière, et je fais cette suggestion comme un compromis, dans l'espérance qu'il sera accepté par mes collègues, donnant aux propriétaires le privilège de construire et de se servir de cabanes à filets et de plate-formes, comme dit plus haut, à la condition que ce soit à 25 pieds au lieu de 20 pieds du centre de la voie de la

compagnie du chemin de fer. (Voir le plan qui nous a été soumis de l'emplacement et de la voie double.)

La mort du commissaire en chef ayant eu lieu avant que ces suggeestions fussent considérées, et le sous-commissaire en chef ayant depuis donné son adhésion à son jugement, il me faut enregistrer mon dissentement à ce jugement et à l'ordonnance.

Re *Plainte de C. R. Banks.*

C'était une plainte contre la Compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic*, alléguant que comme résultat du délai dans le transport d'une consignation de farine de maïs expédiée par la *St. John Milling Co.*, de Saint-Jean, N.-B., au plaignant à Torbrook-Mines, dans le comté d'Annapolis, province de la Nouvelle-Ecosse, le plaignant a souffert une perte de 10 cents par quintal, se montant en tout à $30, et il demande que la Commission apporte un remède à son mal.

Juge: Que la Commission n'avait pas le pouvoir d'accorder des dommages au plaignant pour le délai. Qu'on ne se plaignait que d'une seule consignation, et qu'il n'était pas en preuve que ces délais fussent fréquents ou qu'une enquête fusse nécessaire pour trouver un remède à un système défectueux, et que le remède pour celui qui a souffert est le recours aux tribunaux ordinaires, et nous référons le plaignant au paragraphe 7 de l'article 284 de la loi des chemins de fer.

Le 23 janvier 1908.

Re *Pasages de chemin public à travers les chemins de fer.*

S'il n'y a pas de chemin public à travers le chemin de fer, la Commission n'a pas le pouvoir de forcer la compagnie du chemin de fer d'en faire un et de l'entretenir.

La juridiction de la Commission ne s'étend qu'à permettre aux autorités municipales de construire un chemin public à travers le chemin de fer.

Le commissaire en chef Killam.

Le 28 janvier 1908.

Re *L'accident du lac Moor.*

L'accident a résulté du tamponnement au lac Moor, du train de voyageurs n° 8 de la Compagnie du chemin de fer Pacifique, allant à l'est, et d'une locomotive détachée 1715, allant à l'ouest, dans la nuit du 14 novembre 1907, près du lac Moor, dans la province d'Ontario. Dans cet accident l'ingénieur a été tué et un certain nombre de voyageurs plus ou moins sérieusement blessés, et le wagon-poste et son contenu, comprenant un grand nombre de lettres et d'articles recommandés, et le courrier ordinaire, furent complètement détruits.

Une demande a été faite par le département des Postes et les représentants de l'ingénieur pour une copie du rapport de l'inspecteur de la Commission.

Jugé, que les enquêtes et les rapports par les inspecteurs sont faits aux fins d'informer la Commission seulement dans l'intérêt public et pour permettre à la Commission de connaître les causes de l'accident et lui permettre de faire les règlements et d'ordonner les précautions nécessaires pour les éviter à l'avenir, et non pour permettre aux personnes désireuses de réclamer contre la compagnie du chemin de fer pour les dommages causés aux personnes ou à la propriété, et que cette règle a été établie non seulement parce que la Commission considère qu'il n'entre pas dans ses attributions de se procurer des renseignements pour ces fins-là, mais aussi parce qu'elle ne veut pas que les officiers du chemin de fer soient dans la gêne pour donner des renseignements à la Commission dans la crainte qu'on se servirait de cela pour faire la preuve de réclamations contre les compagnies.

29 janvier 1908.

Re *Plainte de J. Wilson vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Les chevaux du plaignant sont allés sur la voie du chemin de fer du Pacifique entre Nanton et Parkland, dans la province d'Alberta, par le passage du chemin pu-

blic, et ont été tués. Le plaignant a allégué qu'il n'y avait rien pour empêcher les chevaux d'aller sur la voie et il a évalué sa perte à $850.

La Commission a informé de la chose la compagnie du chemin de fer, qui lui a répondu que les garde-bestiaux nécessaires existaient au passage.

Jugé, que la Commission n'avait pas le pouvoir de forcer les compagnies de chemin de fer à payer les dommages pour les animaux tués sur leur voie, vu que le statut pourvoit spécialement que le remède est le recours aux tribuanux compétents, que la seule fonction de la Commission, dans ces affaires, c'est de voir à ce que les dispositions du statut relativement aux clôtures, garde-bestiaux, etc., soient judicieusement observées.

8 février 1908.

Re *Plainte de Basil H. Malaher.*

Basil H. Malaher, de Marshall, province de la Saskatchewan, se plaint qu'on lui a fait payer en plus la somme de $9.97 pour le transport d'effets de Liverpool, via Halifax, à Floydminster, la gare la plus près de Marshall. D'après le connaissement, il devait payer $20.94. Le montant exigé par l'agent du chemin de fer Grand-Tronc à Floydminster et qu'il a été forcé de payer est de $31.90, ce qui fait $9.97 en plus, ainsi qu'allégué.

Jugé, par le commissaire en chef Killam et le sous-commissaire en chef Bernier, après avoir étudié les faits de la plainte, que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a reçu pour le transport depuis Emerson, Manitoba, jusqu'à Marshall, dans la province de la Saskatchewan, seulement les taux légaux de 25 cents du 100 livres, que les taux exigés du plaignant pour le transport depuis Liverpool jusqu'à Marshall, Sask., étaient conformes aux tarifs conjoints légaux pour tout le transport, et que la Commission n'a pas de juridiction pour mettre en vigueur aucune convention spéciale pour des taux autres que ceux mentionnés au tarif légal et pour enjoindre à la compagnie du chemin de fer ou à la compagnie des paquebots à faire une réduction sur ces taux, et que le seul remède que le plaignant peut avoir c'est son recours devant les tribunaux ordinaires.

12 février 1908.

Re *Requête du village de Mannville, dans la province d'Alberta, pour traverser la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.*

C'était une requête en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de faire et construire un passage approprié où la voie de ce chemin de fer traverse le village de Mannville dans le quart sud-est de la section 50, rang 9, à l'ouest du quatrième méridien.

Par l'ordonnance des Villages, des Ordonnances des Territoires du Nord-Ouest, chapitre 72, 1905, on ne donne pas autorité aux villages de la province d'Alberta d'ouvrir des chemins publics sur les fermes privées.

Jugé, que la Commission n'avait pas le pouvoir d'enjoindre aux compagnies de chemin de fer d'ouvrir des chemins publics à travers leurs terres; les fonctions de la Commission, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, étaient de donner la permission à une municipalité ou autre autorité ayant le pouvoir d'ouvrir de nouveaux chemins publics, de les faire traverser un chemin de fer.

Mais cette législation se base sur le fait que les terres de la compagnie du chemin de fer étaient destinées à des fins prévues par les statuts, et qu'en absence de dispositions statutaires quant à cela, la municipalité ou autre autorité ne pouvait pas ouvrir un chemin public à travers les terres du chemin de fer.

13 février 1908.

Re *Robertson et la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié.*

C'était une requête par Arthur K. S. McA. Robertson pour qu'une ordonnance donnant permission à la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié de construire sa voie le long et sur certaines rues de Chatham soit rescindée.

Les objections du plaignant ne sont que quant à cette partie du chemin de fer qui a été construite sur la rue Queen et à sa localisation sur la rue vis-à-vis de la propriété du plaignant. D'après l'ordonnance le chemin de fer a été autorisé à être construit du côté de la rue le plus près de la propriété du plaignant. Le centre de la voie devant être à neuf pieds et quatre pouces de la ligne du centre de la rue. Le plaignant a demandé qu'il soit construit au milieu de la rue, et prétend que le tracé autorisé est très dommageable à sa propriété.

Le plan autorisant le tracé dans la ville de Chatham a été approuvé par la Commission, sujet au règlement n° 815 de la ville de Chatham.

Ce plan indique que le chemin de fer doit être construit apparemment au milieu de la rue Queen. Le règlement dont il s'agit était à l'effet d'autoriser la ville à prêter à la compagnie du chemin de fer une certaine somme d'argent, pourvu, entre autres choses, qu'avant de commencer les travaux sur aucune section dans la ville de Chatham, que le plan montrant le tracé des voies de la compagnie fut soumis à l'approbation de l'ingéneiur de la ville, et ne fut pas changé ensuite sans l'approbation de cet ingénieur, et qu'aucuns travaux ne fussent faits par la compagnie dans les rues de la ville avant qu'ils fussent approuvés, quant à leur localisation, par l'ingénieur de la ville.

Par le règlement n° 946, la compagnie fut autorisée "sujet aux conditions de la convention projetée entre la municipalité de la ville et la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, de faire et construire un tramway sur les rues suivantes, ou parties de certaines rues. Parmi ces rues était la rue Queen, à partir de la rue William jusqu'aux limites de la ville. Par le règlement il était dit que le tracé de la ligne du chemin de fer dans aucune de ces rues ne serait fait avant que le plan indiquant le lieu de la voie, des poteaux et des fils ne fut soumis et approuvé par l'ingénieur de la ville et le président du comité industriel, ou d'un autre comité que la ville pourrait alors nommer à cette fin.

Par le règlement n° 1013, citant les règlements antérieurs, il était dit: "Qu'il était désirable de définir les termes de la convention à être faite ainsi que dit plus haut par le dit règlement n° 496, et plusieurs dispositions ont été faites relativement au chemin de fer de la compagnie, entre autres les suivantes:

"(25) Le tracé de la ligne de la compagnie sur les dites rues et la place des rails, des aiguilles, des courbes et des autres travaux devront être indiqués sur les plans, avec les dimensions en chiffres montrant la distance de tous ces travaux du bord de la rue, et être soumis à l'ingénieur de la ville et au président du comité industriel ou de tout autre comité que la ville pourra nommer à cette fin, et aucun de ces travaux ne sera commencé avant que ces plans n'aient été ainsi soumis et approuvés ainsi que le requiert l'article 9 du dit règlement n° 946, et ils pourront être modifiés sans le consentement des dits ingénieur et président du comité.

Par le contrat entre la compagnie et la ville, répétant les différents règlements, la compagnie a accepté ces règlements et a convenu de se conformer et d'obéir à tous ces règlements, et à remplir et à observer tous les termes et conventions contenus dans ces règlements, et à ne rien faire que les dits règlments défendaient de faire.

A l'audition à Chatham de la requête de la compagnie pour permission de constuire son chemin de fer sur et le long de certaines rues dans Chataham et dans d'autres municipalités, il a été dit que, sous les règlements 815 et 946, la ville avait accordé une franchise sur certaines rues y énumérées (entre autres la rue Queen), et on a référé à l'approbation par la Commission du plan du tracé, mais le tracé proposé du chemin de fer sur les rues n'était pas spécifié autrement. Le résultat de l'audition a été ffue l'ordonnace serait émise sujette à la production de certains plans et de cer-

taines conventions. Les plans qui ont été subséquemment soumis indiquent la localisation sur la rue Queen à l'ouest du centre de la ville.

Plus tard la Commission a rendu une ordonnance permettant à la compagnie de construire son chemin de fer sur et le long de certaines rues y nommées (entre autres la rue Queen), ainsi qu'indiqué sur le plan soumis, sujette aux termes et conditions mentionnés.

L'ordonnance ne devait pas être émise avant que le plan ne fut approuvé par la ville.

Jugement, le commissaire en chef Killam: "Quand cette affaire est venue devant la Commission à Chatham, elle a exigé qu'on produise les règlements et les conventions, pour être satisfaite que ce consentement nécessaire de la ville pour qu'on construise le long de certaines rues avait été donné.

Quand on a produit ces règlements et ces conventions, nous avons constaté que le tracé sur les rues devait être fait par les officiers de la ville, et on a fait la preuve devant la Commission que ces officiers avaient fait le tracé sur la rue Queen, ainsi que l'avait approuvé l'ordonnance de la Commission.

Il me semble que la Commission avait bien le droit de donner la permission de construire le chemin de fer sur une autre partie que celle indiquée par le tracé sur le plan auquel la requête réfère sans exiger une autre requête—et cela, que le changement soit fait à la demande de la compagnie ou contre son gré.

Il me semble que la Commission aussi avait bien le droit de donner permission de construire le chemin de fer sur une autre partie que celle indiquée par le tracé sur le plan approuvé par la Commission.

En approuvant le plan d'un tracé, la Commission, d'ordinaire, ne détermine pas précisément où le chemin de fer traversera un autre chemin de fer, et où il sera construit le long d'un chemin public, et quand la demande pour traverser un chemin de fer ou pour être construit le long d'un chemin public vient devant la Commission, elle peut l'accorder pour un autre endroit et pour un tracé différent que ceux indiqués sur le plan approuvé sans exiger qu'un autre plan soit soumis ou qu'une requête soit faite pour autoriser une déviation, et l'ordonnance de la Commission est suffisante, dans ce cas-là, pour autoriser la déviation nécessaire.

Quand l'ordonnance en question a été mise on avait fourni à la Commission la preuve du tracé sur la rue Queen, approuvé par les officiers de la ville en vertu du règlement pour ce chemin de fer. Le plan même donnant cette conclusion n'était pas encore dans les mains de la Commission, mais la Commission pouvait décider la question que le chemin de fer pouvait être construit sur les rues tel qu'approuvé par les officiers de la ville, et pouvait bien confier à son secrétaire, à qui l'ordonnance devait être donnée pour être scellée et émise, le devoir d'examiner le plan afin de s'assurer que la ligne telle qu'indiquée avait été approuvée.

Je pense que la Commission pouvait aussi rendre l'ordonnance, bien que quand elle a été signée le plan n'était pas encore dans les mains du secrétaire, parce que l'ordonnance ne devait être émise qu'après la réception du plan et après la comparaison que le secrétaire avait ordre de faire.

La requête de la compagnie pour faire son chemin sur une rue publique n'était pas "une plainte", qu'en vertu de l'article 20 la commission était obligée d'entendre en pleine cour à la demande d'aucune des parties.

Mais la demande pour audition n'en était pas une que la Commission pouvait ordinairement refuser, et dans cette cause, vu le consentement pour régler les procédures sur l'injonction, l'ordonnance n'aurait pas dû être émise sans cette audition. Toutes les parties, la ville, la Compagnie du chemin de fer et Robertson ont été entendues et ont fait la preuve qu'ils ont jugé à propos de faire sur la question du tracé sur la rue Queen en face de la propriété de Robertson. Le chemin de fer a été construit sur le cîté de la rue conformément au tracé prescrit par l'ingénieur de la ville et du président du comité, excepté en face de la propriété de Robertson, où il a été posé temporairement au centre de la rue.

L'ingénieur en chef a fait rapport: "Qu'il est d'opinion que, vu que le chemin est un chemin de campagne, les rails devraient être posés ainsi que le plan le voulait d'abord, sur un côté, mais que, si plus tard la rue Queen était pavée, comme les rues semblables de Chatham, les rails devraient être mis au milieu, ce qui causerait très peu de dépenses."

Je pense que c'est évident que si le chemin de fer était construit au milieu de la rue cela nuirait injustement à l'usage de la rue, et causerait du tort au public. D'un autre côté, je n'ai pas de doute qu'en construisant le chemin de fer où la compagnie et les officiers de la ville veulent le construire, cela causerait du dommage à la propriété de Robertson.

Tout de même, je suis d'opinion que la construction et l'exploitation du chemin de fer bénéficieront sensiblement à la propriété, et que le propriété même, avec le chemin de fer d'un côté de la rue, aura plus de valeur que si le chemin de fer ne devait pas être et n'avait pas été construit du tout. A présent, le terrain est à peu près vacant, il n'y a que quelques maisons çà et là de l'autre côté de la rue Queen, et c'est probable que la ville va se développer de ce côté et qu'un jour il y aura une demande pour des terrains pour construire des résidences dans cette localité, des manufactures, des entrepôts, etc. La possibilité d'avoir des voies de garage avec ce chemin de fer augmentera la valeur commerciale et industrielle. Bien qu'à présent il n'y ait pas un service fréquent de voyageurs sur ce chemin de fer, cela augmentera nécessairement le développement de la ville.

Un jour Robertson a proposé d'élargir la rue en face de sa propriété en donnant une langue de terre pour cela. Cela prouve bien que l'usage auquel il destinait cette langue de terre ne le laisserait pas avec une propriété qui vaudrait moins qu'elle aurait valu s'il avait gardé la langue de terre. S'il élargissait maintenant la rue de cette manière, le chemin de fer se trouverait au centre de la rue, et le reste de la propriété, avec les avantages qu'offre le chemin de fer, vaudrait plus que toute la propriété ne vaut actuellement.

Je pense même que si nous entendions l'argument sur la première requête, et que nous avions devant nous toute la preuve et les arguments produits de la part de Robertson, nous émettrions l'ordonnance sans condition, donnant à la compagie permission de construire son chemin de fer comme le proposent la compagnie et la ville.

Jugemet, le sous-commissaire en chef Bernier: "Dans cette affaire deux principes sont en cause:

1. Le contrôle, comme fidéicommissaire pour le public, des rues dans les limites de la ville de Chatham, qui a déterminé par règlement que le chemin électrique de *Chatham, Wallaceburg and Lake-Erie* serait localisé par la décision de ses officiers.

2. La réclamation par les propriétaires pour des dommages le long des rues où le chemin devait être être construit et exploité. J'ai déjà exprimé mes vues quant au pouvoir absolu des municipalités de déterminer les termes et les conditions auxquels doit se conformer le chemin de fer pour être construit; la Commission doit y conformer son ordonnance. Quant à la question de l'indemnité et des dommages, cela concerne exclusivement les propriétaires et la municipalité qui a choisi la localisation du chemin de fer, et doivent être déterminés par les tribunaux.

La Commission n'est pas en mesure de déterminer l'indemnité, parce que le dommage ne peut être évalué sans l'intervention de la municipalité et des parties qui peuvent être affectées par sa décision, un tel pouvoir, dans mon opinion, n'ayant pas été donné à la Commission. C'est pourquoi je suis d'opinion que l'ordonnance devrait être émise conformément à la décision de la ville de Chatham, laissant aux parties intéressées leur recours aux tribunaux ordinaires.

Jugement de M. le commissaire Mills, dissident:—

Le conseil de ville de Chatham désirant que le chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié passe dans la ville, a permis par un règlement à la compagnie de poser sa voie au centre de la rue Queen, dans cette ville.

Après un certain temps, la ville ou ses conseillers en sont venus à la conclusion que la voie au milieu de la rue Queen nuirait probablement au trafic des cultivateurs venant à la ville par cette rue; ainsi un nouveau conseil, plus tard, a passé une résolution ordonnant à la compagnie de poser sa voie, non dans le centre, mais au côté ouest, à neuf pieds et quatre pouces du centre, la rue ayant 66 pieds de large.

On a allégué à l'audition, ce qui n'a pas été nié, que d'après les règlements de la ville un espace de 21 pieds devait être laissé de chaque côté de la rue pour le trottoir, le boulevard, la bordure du trottoir et le ruisseau, et que le plan approuvé par ordonnance de la Commission, en date du 15 juillet 1907 veut que la voie soit à 21 pieds 4 pouces du côté droit de la rue, ne laissant que 4 pouces entre la voie et le ruisseau. Avec un pareil arrangement c'est évident que les chevaux avec voitures ne peuvent ni passer ni être attachés entre la voie et le côté ouest de la rue; et le ou les propriétaires des terrains du côté ouest de la rue n'auront pas accès en voiture au front de leur propriété.

M. A. K. S. McA. Robertson est propriétaire de terrains du côté ouest de la rue Queen. Sa terre a un front de 3,300 pieds sur la rue; de fait, elle s'étend presque sur toute la distance que le chemin de fer va parcourir sur le côté de la rue, et le seul moyen de rendre cette partie de sa propriété accessible, sera s'il ajoute une langue de sa propre terre, de 9 pieds 4 pouces sur toute la longueur de son front, c'est-à-dire 3,300 et quelques pieds.

Même si la ville devait changer ses règlements de manière à se priver d'un boulevard de chaque côté de la rue, il ne resterait que 15 pieds de chaque côté pour les voitures, en comprenant le ruisseau, et tous ceux qui ont de l'expérience savent que ce n'est pas suffisant pour cela; ainsi, c'est évident pour moi que la propriété de M. Robertson va sensiblement souffrir des dommages par le passage du chemin de fer du côté ouest de la rue.

C'est vrai que la propriété en question est vacante actuellement, mais c'est une propriété dans les limites de la ville, propriété qui a payé et qui paie encore de fortes taxes à la ville, et si on décide que c'est une chose juste et raisonnable de passer le chemin de fer si près que cela va empêcher l'accès des voitures sur le front pour une distance de 3,300 et quelques pieds, il est moralement certain qu'une grande partie va demeurer vacante, pour des années à venir, à moins que M. Robertson ne se décide à élargir la rue à ses propres dépens.

Si le chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié était un tramway qui donnerait à M. Robertson et aux autres citoyens de la ville de Chatham le service d'un tramway et qui apporterait les avantages qu'apporte ordinairement un tramway dans une ville, je serais disposé à dire que les avantages d'un tel tramway pour la propriété de M. Robertson compenseraient pour le dommage résultant du fait que la voie est placée si près de sa propriété qu'elle empêche l'accès des voitures à cette partie qui a front sur les rues, mais ce chemin de fer n'est pas un tramway dans la ville de Chatham ni ailleurs, mais un chemin de fer n'ayant pour les voyageurs et les marchandises qu'un service à toutes les heures, dans certaine limite de temps, de Wallaceburg, au sud, à travers Chatham jusqu'à lac Erié. Ça va certainement causer du dommage au front de la propriété de M. Robertson, et c'est douteux que cela va augmenter beaucoup, même que cela augmentera du tout, la valeur de ces terrains là ou n'importe où ailleurs dans la ville, à part ce que les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ont déjà fait.

Pourquoi la municipalité de la ville de Chatham, en vue de son propre avantage, et pour faciliter le trafic qu'elle veut avoir sur la rue Queen, mettrait-elle un citoyen comme M. Robertson dans une position désavantageuse, comparée à celle des citoyens de l'autre côté de la rue, sans l'indemniser pour cela. C'est pourquoi je suis d'opinion que l'ordonnance du 15 juillet 1907 devrait être confirmée et maintenue, mais à la condition qu'on accorde une indemnité raisonnable à M. Robertson, disons

$900 pour la langue de terre (9½ pieds par 3,300 pieds) qu'il va être obligé d'ajouter à la rue pour avoir accès au front de sa propriété et la rendre ainsi vendable pour fins de résidence et de commerce; et comme le chemin de fer a d'abord été tracé sur la rue Queen avec la permission de la ville et uniquement pour l'avantage de la ville, celle-ci devrait payer cette indemnité; mais la question du paiement en est une qui doit être laissée à la ville et à la compagnie pour la régler entre elles.

Ottawa, 23 novembre 1907.

ANNEXE E.

PLAINTES SOUMISES A LA COMMISSION DURANT L'ANNEE FINISSANT LE 31 MARS 1908.

242. Taux excessifs demandés par la Compagnie de messagerie *United States* sur une consignation à John Downie, Port-Stanley, Ontario.

243. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir des wagons pour transporter les effets des colons à des endroits sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

244. Délai dans le transport de bestiaux par le chemin de fer Grand-Tronc à Dunnville, Ont.

245. Manque par le chemin de fer Pacifique-Canadien de délivrer une consignation de métal de Port-Arthur, Ont., à Montréal, P.Q.

246. Tracé d'un chemin de fer à travers le parc Victoria, Saint-Lambert, P.Q. constructeurs à des endroits dans l'Ontario.

247. Egoutter la voie du chemin de fer du Grand-Tronc sur le terrain 15, concession 4, municipalité de Blackwater; plainte de J. R. Sorley.

248. Condition dangereuse du passage du chemin public du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sainte-Louise, Man.

249. Manque par le *Canadian Northern Railway* de délivrer à différents endroits des consignations de billes, traverses, du bois de construction, des poteaux de télégraphe, etc., pour le compte de J. L. Highland et Cie.

250. Nombre de wagons insuffisant pour transporter les effets et le matériel des constructeurs à des endroits dans Ontario.

251. Changement de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien (*Crow's Nest Pass*) près de Pincher-Creek, Alta.

252. Facilités insuffisantes fournies par le chemin de fer Grand-Tronc dans et alentours de sa gare à Saint-George, Ont.

253. Délai dans le transport d'effets de ménage par le *Canadian Northern Railway* et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Maybrook, Sask.

254. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien de transmettre des télégrammes aux voyageurs dans l'accident à Brunel, Ont.

255. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien d'accorder des taux spéciaux pour les effets des colons consignés à Goose-Lake *via* Régina, Sask.

256. Taux du transport pour l'écorce à tan entre North-Bay et Soo, Michigan, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

257. Classification des couvertures de laine, des tricots, des bas de laine, etc.

258. Condition du terrassement du chemin, du matériel roulant, etc., du *Canadian Northern Railway* (ligne Morris-Somerset).

259. Limites de la livraison des compagnies d'express à Ottawa, Ont., de l'express au sud du chemin de fer Grand-Tronc (*Glebe*).

260. Plainte *re* défaut du *Canadian Northern Railway* de transférer le trafic des voyageurs de seconde classe de points de l'est par le chemin de fer Pacifique-Canadien et Port-Arthur, Ont.

261. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des taux pour les voyageurs de seconde classe entre Port-Arthur, North-Bay, Toronto et Ottawa, Ont.

262. Délai dans la livraison de deux consignations d'allumettes de Hull à Hérouxville et Saint-Tite, P.Q., par les chemins de fer Grand-Tronc et Canadian-Northern.

263. Taux demandés par les compagnies de messageries Canadian-Northern et Dominion.

264. Dommages à des marchandises pendant le transport par les chemins de fer à Hamilton, Ont.

265. Délai dans la manutention des effets des immigrants par le chemin de fer Canadian-Northedn de Winnipeg à Borden, Sask.

266. Délai dans le transport d'effets de ménage par les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien de Maymont, Sask., à Vancouver, C.-B.

267. Retard d'une consignation de chevaux de London, Ont., à Brandon, Man., causé par la loi de l'observance du dimanche.

268. Protection insuffisante contre le feu fournie par le chemin de fer Canadian-Northern dans la Saskatchewan; plainte de la Chambre de Commerce de Radison.

269. Nombre insuffisant de wagons pour le transport de Montréal *vice* chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

270. Délai dans les consignations du beurre et du fromage à Montréal, de différents endroits, par le Pacifique-Canadien et le Vermont-Central.

271. Défaut du Michigan-Central et du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo de faire un raccordement à Waterford, Ont., dans le transport des journaux pour les endroits de ce district.

272. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien d'accepter des consignations de l'embranchement de Prince-Albert.

273. Délai dans le transport du blé par le chemin de fer Pacifique-Canadien de Fort-William.

274. Refus du chemin de fer Canadian-Northern d'émettre des billets d'entier parcours à des endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien; refus de faire un raccordement avec le chemin de fer Pacifique-Canadien à Régina, Sask., et de pourvoir à une cale appropriée pour charger et décharger les bestiaux.

275. Refus de l'agent du chemin de fer Père-Marquette à Dresden, Ont., de donner des acquits pour marchandises.

276. Condition du chemin du Canadian-Northern (embranchement de Montford et Garneau). Taux excessifs pour le transport entre Montréal et Weir, P.Q., et les endroits locaux.

277. Délai dans le transport des marchandises de Toronto par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

278. Délai dans le transport de poudre à canon de Sainte-Angèle à Saint-Hughes, P.Q.

279. Taux du transport du chemin de fer Pacifique-Canadien à et de Moosejaw, Sask.

280. Refus de la Compagnie de messagerie Canadienne de donner des connaissements jusqu'à Leamington, Ont., par les compagnies de messagerie Américaine et Etats-Unis.

281. Délai dans le transport de grains de semence de Winnipeg à Wabamun, Alberta.

282. Augmentation des taux de transport sur le grain consigné d'endroits d'Ontario.

283. Taux excessifs du chemin de fer Canadian-Northern de Winnipeg à Saskatoon.

284. Taux excessifs et classification injuste des compagnies de messagerie pour les endroits de l'ouest du Canada.

285. Condition du terrassement du chemin de fer Vermont-Central entre Stanbridge et Frelighsburg, P.Q.

286. Refus du chemin de fer Grand-Tronc d'accorder des taux d'entier parcours entre les ports britanniques et Bluebonnets, P.Q.

288. Négligence dans la manutention des consignations d'effets de colons et de bestiaux pour l'ouest du Canada.

289. Taux d'express excessifs pour le transport du grain par les chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central.

290. Taux de stationnement exigés par le chemin de fer Grand-Tronc pour un chargement de wagon d'acier de Hamilton, Ont.

291. Service insuffisant des trains sur l'embranchement de Lyleton du chemin de fer Pacifique-Canadien.

292. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern à Lamont, Alberta.

293. Service insuffisant du chemin de fer Canadian-Northern à Lamont, Alberta.

294. Saisie du charbon pour les familles par les ccompagnies de chemin de fer.

295. Perte d'une boîte d'effets de ménage transportée par le chemin de fer Pacifique-Canadien de Deloraine, Man., à Wolsely, Sask.

296. Feu causé par les locomotives sur le chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard.

297. Augmentation proposée du taux des compagnies d'express.

298. Taux excessifs de la Compagnie d'express Dominion pour le transport dans les provinces du Nord-Ouest.

299. Condition de la gare du chemin de fer Canadian-Northern à Laurier, Man.

300. Taux de 2 pour 100 demandé pour l'élévateur et le chargement à Goderich par le chemin de fer Grand-Tronc.

301. Condition du chemin de fer Grand-Tronc entre les gares de Saint-Louis et d'Aubrey, Qué.

302. Condition de l'égouttage, des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud dans la paroisse de Saint-Damase, comté de Saint-Hyacinthe, P.Q.

303. Service et taux demandés par la Compagnie du téléphone Bell dans la ville de Montréal, P.Q.

304. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern pour les consignations de Swan-Lake, Man.

305. Service des postes fourni par le chemin de fer Grand-Tronc pour Parry-Sound, Ont.

306. Etat des clôtures le long du chemin de fer Brockville, Westport et Nord-Ouest près de Delta, Ont.

307. Taux du transport demandés par les compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern à et de Joliette, P.Q.

308. Taux du transport demandés par le chemin de fer Grand-Tronc de Depot-Harbour à Brûlé-Lake, Ont.

309. Service des trains sur l'embranchement de Welland du chemin de fer Grand-Tronc.

310. Taux sur le chemin de fer Grand-Tronc pour le transport du lait venant de Huntingdon, P.Q.

311. Etat des ponts des chemins de fer Vermont-Central et Pacifique-Canadien sur la rivière Richelieu.

312. Taux de transport des voyageurs sur le chemin de fer Grand-Tronc, de Montréal à Lennoxville, P.Q.

313. Taux de la Compagnie d'express Dominion entre Winnipeg et Cowley, Alberta.

314. Taux excessifs pour le transport de marchandises à Battleford par le chemin de fer Canadian-Northern.

315. Défaut par le chemin de fer Grand-Tronc de fournir suffisamment de wagons pour les besoins avant l'augmentation des taux de l'express.

316. Protection insuffisante aux passages des fermes sur le chemin de fer Canadian-Northern, mauvaises clôtures insuffisantes et vitesse des trains près de Dauphin, Man.

317. Garage des wagons par le chemin de fer Grand-Tronc à travers la rue Front, Orillia, Ont.

318. Taux excessifs pour le transport d'un taureau de Trois-Rivières, P.Q., à la ville de Québec, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

319. Assurance déduite par le chemin de fer Grand-Tronc du salaire d'un employé, et renvoi ensuite pour refuser de souscrire au fonds d'assurance.

321. Plainte de la Compagnie du téléphone Saint-Maurice et Champlain à propos du contrat de la Compagnie du téléphone de Portneuf avec la Compagnie de téléphone Bell.

322. Délai dans la livraison des marchandises après leur arrivée à Montréal, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

323. Taux de transport des voyageurs par le chemin de fer Canadian-Northern, à partir de Valparaiso, Sask.

324. Taux de l'express de et à Comber Ont.

325. Taux de l'express de et à Brantford, Ont.

326. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la Compagnie d'express Dominion de tarnsporter du poisson sur les trains à voyageurs de Nipigon, Ont.

327. Obstruction des rues dans la ville d'Iberville par le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud.

328. Taux des compagnies de télégraphe à partir de Cowley, Alta.

329. Défaut par les chemins de fer de fournir des wagons pour les effets des colons de Ringbo, Man., à Watson, Sask.

330. Taux demandés pour le transport des voyageurs et des marchandises à travers territoire canadien par les chemins de fer Michigan-Central et Père-Marquette.

331. Bloquer les rues et les chemins publics par les chemins de fer Grand-Tronc et Michigan-Central dans la ville de Hagersville, P.Q.

332. Favoritisme dans les taux du transport des fruits du district de Niagara à Saint-Jean, N.-B.

333. Manquement par le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud de fournir des wagons à bestiaux à Henryville, P.Q. Délai dans la livraison du trafic par express à Henryville, P.Q.

334. Congestion dans le transport des marchandises à Mile-End et Outremont, Qué.

335. Favoritisme dans les taux du transport des fruits du district de Niagara à Saint-Jean, N.-B.

336. Favoritisme prétendu par le chemin de fer Victoria, Vancouver et Oriental dans le service à Sidley, C.-B.

337. Délai dans le transport des marchandises depuis Ottawa jusqu'à des endroits du Nord-Ouest par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

338. Défaut par le chemin de fer Canadian-Northern de payer les gages d'un chaudronnier à Craig, Sask.

339. Nombre insuffisant de wagons fournis par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter le foin de Crombies, Ont., à Toronto, Ont.

340. Taux excessifs sur des graines et des ananas pour Winnipeg, Man., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

341. Perte de bestiaux sur le chemin de fer Canadian-Northern à Laurier, Man., par le manque de clôturer le chemin de fer.

342. Etat des garde-bestiaux sur les chemins de fer à Cowley, Alta.

343. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon à Burnaby-Lake, C.-B.

344. Taux de la Compagnie d'express Dominion et du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport du lait dans la Colombie-Britannique.

345. Taux de la bière transportée par charge d'un wagon, de Walkerville à Sudbury, comparé au taux pour le Saut, Ont.

346. Plainte de taux excessif pour le transport d'un cheval de Saint-Jean, N.-B., à Strathcona, Alta.

347. Augmentation des taux de transport par le chemin de fer Pacifique-Canadien de Winnipeg à différents endroits de Kootenay.

348. Taux excessif de transport demandé par la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta et le chemin de fer Pacifique-Canadien sur des grains de semence de Cardston à Cowley, Alta.

349. Taux de transport demandé par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur du sable de Sandusky, Ohio, à Chatham, Ont.

350. Etat de la voie de l'embranchement de Sainte-Rose de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

351. Favoritisme dans les taux du transport de la farine de Mille-End, Qué., aux Provinces Maritimes.

352. Etat dangereux du passage de la rue Hornby du chemin de fer Michigan-Central à Springfield, Ont.

353. Refus de la Compagnie d'express Canadienne de recevoir de la crème pour transport à son bureau de la ville et obligeant les expéditeurs à aller au bureau de la gare; aussi les taux de l'express de Bowmanville, Ont.

354. Taux excessif pour le transport de marchandises en entrepôt de Liverpool, Ang., à Duluth, Minn., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

355. Défaut par le chemin de fer Canadian-Northern de clôturer sa voie à Lumsden, Sask.

356. Délai par le *Canadian Northern Telegraph* de délivrer des messages de Saskatoon à Melfort, Sask.

357. Délai dans la livraison d'effets de menage expédiés de Maumee, Ohio, à Maymont, Sask.

358. Taux excessifs pour le transport de marchandises par les compagnies d'express de Montréal.

359. Frais de stationnement demandés par le chemin de fer Canadian-Northern sur une charge de wagon de fenêtres d'Edmonton, Alta, et un chargement de wagon de bois de sciage de Barrow, C.-B.

360. Favoritisme dans le staux du Grand-Tronc pour transporter et manutentionner le blé des ports de la baie Georgienne à Montréal.

361. Encombrement et délai des trains de voyageurs du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack; aussi, classe de locomotives qu'on se sert pour le trafic.

362. Service insuffisant fourni par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur les trains de voyageurs entre Régina et Qu'Appelle, Sask.

363. Délai dans le transport et aussi toux excessifs demandés par les chemins de fer sur des consignations pour Almonte, Ont.

364. Taux pour le fret entre des ports britanniques et Montréal, P.Q.

365. Taux excessif demandé par le chemin de fer intercolonial pour le transport des traverses d'endroits du Mexique.

366. Taux excessif demandé par la Compagnie d'express Dominion pour le transport d'un boghei expédié d'Alexandria, Ont., à Sudbury, Ont.

367. Délai dans la livraison des marchandises après leur arrivée à Toronto par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

368. Dommage et perte par pillage de marchandises en transit à Hamilton par le chemin de fer Grand-Tronc.

369. Barrage d'un cours d'eau par le chemin de fer Grand-Tronc à Coteau-Station, P.Q., causant une inondation sur propriété.

370. Clôturage insuffisant du chemin de fer Pacifique-Canadien à Braeside, Ont., causant la perte de bestiaux.

371. Taux de transport des voyageurs sur le Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Saint-Jean, N.-B.

372. Défaut des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de faire un raccordement de leurs trains de voyageurs pour faciliter le trafic entre Brockville et Ottawa.

373. Perte d'une valise et d'un baril de lique ur expédiés d'Europe à Bonne-Madone, Man., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

374. Taux excessifs demandés par la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta pour Fort-William, Ont.

375. Taux de transport des voyageurs demandés par la Compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta, de Spring-Coulée à Lethbridge, Alta.

376. Taux excessifs demandés par les chemins de fer Grand-Tronc et du Parc et de l'Ile pour le transport dlu charbon depuis le quai à Montréal jusqu'à Cartierville, P.Q.

377. Défaut du chemin de fer Canadian-Northern de bien clôturer sa voie près de Togo, Sask., ce qui a occasionné la perte de chevaux et de bestiaux par les colons.

378. Taux excessif sur une consignation de rais de roue de Corinth, Mississipi, à Gananoque, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

379. Favoritisme dans les taux de transport des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc de Cache-Bay, Burk's-Falls et Parry-Sound à Copper-Cliff|

380. Faute du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir assez de wagons pour transporter le grain de Newdale, Man.

381. Manque du chemin de fer Canadian-Northern, Québec, de fournir des traverses sur les fermes dans les paroisses de Saint-Jérôme et Saint-Sauveur, P.Q.

382. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur sur des consignations de fromage de Maria à Métapédia.

383. Augmentation des taux de traction sur wagons-réservoirs de Montréal à Saint-Jean, N.-B., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

384. Taux excessifs pour le transport du sable à Winnipeg, Man., par le chemin de fer Canadian-Northern.

385. Service insuffisant pour les voyageurs et les marchandises à Fort-William par le chemin de fer Canadian-Northern.

386. Le service des trains de voyageurs du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Fort-William, Ont.

387. Etat des passages, des clôtures, des fossés et des garde-bestiaux du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, dans la paroisse de Sainte-Angèle de Monnoir, P.Q.

388. Défaut du chemin de fer Pacifique-Canadien de clôturer sa voie entre Wolseley et Sintaluta, Sask., et perte de bestiaux comme conséquence.

389. Défaut du chemin de fer Grand-Tronc d'avoir de bons garde-bestiaux à Sunbridge, Ont., et comme résultat perte de bestiaux sur le chemin.

390. Favoritisme dans les taux pour le transport des animaux pour Montréal par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

391. Perte de bestiaux à Pinewood, Ont., vu le défaut du chemin de fer du Canadian-Northern de clôturer son chemin.

392. Protection du passage du Grand-Tronc sur le chemin public au nord qui conduit à Alexandria, Ont.

393. Avoir mis des wagons chargés de bois de sciage à un mauvais endroit sur la voie d'évitement à Vancouver, C.-B., expédié par le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon.

394. Manque de livrer une machine expédiée de Montréal à Windsor, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

395. Moutons et agneaux transportés au poids minimum à Buffalo, N.-Y.

396. Service des trains inefficace de Murillo à Port-Arthur et Fort-William, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

397. Service des trains inefficace entre Whitley et Toronto, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

398. Service inefficace des trains et insuffisance de l'équipement du chemin de fer Vermont-Central entre Montréal et Granby, Ont.

399. Taux excessifs demandés pour les matières explosives dans la province de la Colombie-Britannique.

400. Egouttage imparfait du chemin de fer Grand-Tronc du côté sud de la rue Queen-est, à Strathroy, Ont.

401. Etat de la voie entre Mile-End, Montréal, Qué., et Saint-Jérôme, Qué.

402. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur des blocs à pavage de Vancouver à Edmonton, Alta.

403. Taux minimum par chargement de wagon demandé par les chemins en Canada pour agneaux transportés à Buffalo, N.-Y.

404. Taux de transport du fromage d'exportaion et autres marchandises à Montréal, Qué.

405. Défaut de fournir des télégraphistes de nuit à Bobcaygeon, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

406. Délais dans le transport de marchandises en transit par les chemins de fer Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien à Mundare, Alta.

407. Egoutter emplacement de la voie du Pacifique-Canadien à Woodbridge, Ont.

408. Nombre insuffisant de wagons pour expédier le bois de sciage de Braeside, Ont., par le chemi nde fer Pacifique-Canadien.

409. Défaut par le chemin de fer du Pacifique de payer pour perte d'un wagon d'avoine près de Crawford, Alta.

410. Délai dans la livraison de deux rouleaux expédiés de Toronto, Ont. à Armstrong's-Corner, N.-B., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

411. Taux excessifs demandés par les compagnies d'express pour transport à ou de Prince-Albert, Sask.

412. Taux excessifs demandés pour le transport du foin de Malmaison, Qué.

413. Nombre insuffisant de wagons pour transporter le foin de Centralia, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

414. Nombre insuffisant de wagons pour le trafic du district de Pense, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

415. Perte de bestiaux vu le défaut du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir les garde-bestiaux et les clôtures nécessaires à Mackey, Ont.

416. Etat des passages du grand chemin et des garde-bestiaux sur le chemin de fer Canadian-Northern dans les paroisses de Taché et Springfield, Man.

417. Nombre incuffisant de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc pour le trafic de Hanover, Ont.

418. Nombre insuffisant de wagons sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern pour les expéditions de Saint-Barthélemi, Ont.

419. Taux excessifs de stationnement de deux wagons chargés de fer à Hamilton, par le Grand-Tronc.

420. Taux excessifs pour les passagers sur les bateaux du Pacifique-Canadien sur les lacs Kootenay et Arrow.

421. Délai du trafic arrivant par le chemin de fer Grand-Tronc à sa cour de la Pointe Sainte-Charles, Montréal, Québec, parce qu'il y a manqué de matériel pour décharger les marchandises.

422. Taux excessifs pour le transport de la farine depuis les endroits de l'ouest jusqu'à Murille, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

423. Délai dans le garage des trains à voyageurs entre Cowley, Alta., et Nelson, C.-B., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

424. Taux excessifs par le chemin de fer Boston et Maine sur un wagon d'avoine de Jeannette's-Creek à Lennoxville, Qué.

425. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Pointe-Fortune et McAlpine, Qué.

426. Défaut de bien placer les wagons sur la voie d'évitement pour la livraison des marchandises aux consignataires à Mile-End, Qué.

427. Service insuffisant pour le transport des voyageurs sur le chemin de fer du Great-Northern, Phœnix, C.-B.

428. Position de la gare de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Mission, C.-B.

429. Manque de service de première classe sur les trains du chemin de fer Wabash nos 4 et 6, de Windsor à Châtham, Ont., et les points à l'est.

430. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien de prolonger le temps des billets de retour de Willows, Sask.

431. Service des trains de marchandises insuffisant sur le Grand-Tronc, d'Ottawa à Parry-Sound.

432. Position de l'aiguille du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Hunter, Hamilton, Ont.

433. Poids minimum de la charge d'un wagon d'agneaux pour Buffalo, N.-Y., par les chemins de fer canadiens.

434. Délai dans le transport de plaques stéréotypées de Montréal, Qué. à Régina, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

435. Taux du pods minimum demandé par le chemin de fer Grand-Tronc pour des agneaux transportés dans des wagons à deux étages.

436. Favoritisme relativement à des consignations de matières explosives sur la division de London du chemin de fer Michigan-Central.

437. Demande faite par les agents de la Compagnie d'Express Dominion pour préparer les comptes du transport sur des marchandises retournées par train de marchandises au lieu de l'exprss.

438. Défaut du chemin de fer Canadian-Northern de livrer une consignation de métal de Saskaton à Montréal.

439 Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter le blé de Belle-Plaine, Sask.

440. Défaut du chemin de fer de fournir assez de wagons pour transport de marchandises de Belleville, Ont.

441. Diminution de la pesanteur des consignations de charbon arrivant à destination par les chemins de fer canadiens sur des wagons plateformes.

442. Taux excessif demandé par le chemin de fer Grand-Tronc sur le fer de rebut.

443. Taux excessif demandé par les chemins de fer pour le trafic des lacs et par chemin de fer de Welland, Ont., à des endroits du lac Supérieur, et à Port-Arthur, Fort-William, Duluth, Minn.

444. Perte de propriété par un feu causé par une locomotive du chemin de fer Pacifique-Canadien à Wowota, Sask.

445. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter du sable à Hamilton, Ont.

446. Diminution de la pesanteur sur la charge des wagons arrivant à destination par les chemins de fer canadiens.

447. Passage bloqué par les trains du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Branch, Jonction de Burlington, Ont.

448. Taux excessif demandé par la Compagnie du chemin de fer et d'Irrigation de l'Alberta sur des wagons d'avoine de Cardston à Lethbridge, Alta.

449. Nombre insuffisant de wagons sur le chemin de fer Grand-Tronc à St-Mary's, Ont.

450. Etat des ponceaux en ciment du chemin de fer Grand-Tronc sur les lots 50 et 51 à la Pointe-Claire, près de la gare Lakeside, Qué

451 Les taux du fret d'exportation demandés par les chemins de fer canadiens de Picton, Ont., à aller au bord de la mer.

452 Conditions exigées par le chemin de fer Pacifique-Canadien lui enlevant toute responsabilité sur les marchandises transportées dans des wagons chauffés.

453. Le service des trains du chemin de fer Pacifique-Canadien pour et de Kamloops, C.-B.

453 Garde-bestiaux insuffisant sur le chemin de fer Pacifique-Canadien au passage du mille 61, et comme conséquence perte de bestiaux entre Norton et Parkland, Alta,. Parkland, Alta.

455. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur à Ruisseau Leblanc Qué.

456. Nombre insuffisant de wagons fournis par le chemin de fer Canadian-Northern pour transporter la farine de Swan-Lake, Ont., à des endroits de la province de Québec.

457. Taux excessifs pour le transport de la pruche de Sprucedale à Toronto, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

458. Perte sur consignation de machine pour ramasser la poussière qui était dans la gare aux marchandises et où il y a eu un feu, et pour laquelle le chemin refuse de payer une indemnité.

459. Perte sur consignation de Wawanesa à Owen-Sound par les chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

460. Diminution de la pesanteur du charbon expédié par le chemin de fer Pacifique-Canadien à Régina, Sask., et refus du chemin de fer de payer la réclamation.

461. Etat de l'égouttage du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo dans la municipalité de Saltfleet.

462. Frais de stationnement de deux wagons d'huile à Toronto, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

463. Etat dangereux du passage du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo au chemin de la montagne Lee, dans la municipalité de Saltfleet, Ont.

464. Insuffisance du service des trains sur le Pacifique-Canadien allant et revenant de Kamloops, C.-B.

465. Taux demandés pour le transport par chemin de fer des oranges de la Californie à Régina, Sask.

466. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter des pommes de Walkerton, Ont.

465. Taux demandés pour le transport par chemin de fer des oranges de la Calipendant le trajet à Saint-Jean, N.-B.

468. Taux excessifs demandés par les chemins de fer pour transporter des eaux gazeuses.

469. Perte sur une expédition de poteaux par le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Sleeman, Ont., à Lyleton, Man.

470. Obstruction de la rue Broadway, Portage-la-Prairie, Man., par les trains du chemin de fer Canadian-Northern.

471. Taux préférentiels accordés aux expéditeurs de Moncton et d'Halifax contre ceux de Saint-Jean, N.-B., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

472. Manque du chemin de fer Grand-Tronc de raccorder ses trains à la jonction de Scotia, Ont.

473. Manque de délivrer un piano expédié par le chemin de fer Canadian-Northern, de Davidson, Sask., à Lowell, Man.

474. Délai dans le transport des marchandises sur le Grand-Tronc, entre Montréal et Sherbrooke, Qué.

475. Manque des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de faire des raccordements convenables entre leurs trains à Harriston, Ont.

476. Manque des compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de faire des raccordements convenables entre leurs trains à Peterborough, Ont.

477. Service irrégulier des trains de voyageurs sur le chemin de fer Vermont-Central, entre Chambly, Marieville, Saint-Césaire, Granby et Waterloo, Qué.

478. Manque de fournir l'accommodation nécessaire à la station de Coteau-Landing, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

479. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter des marchandises de Toronto, Ont.

480. Service insuffisant des trains de voyageurs à Kemptville, Ont., sur le chemin de fer PacifiqueCanadien.

481. Insuffisance des moyens de transport de meubles de ménage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Toronto à Calgary, Alta.

482. Ennuis causés aux citoyens de la ville de Westmount, Qué., pendant la nuit, par les sifflets des locomotives du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

483. Taux de la Compagnie de messagerie Dominion sur expéditions de Worcester, Mass., à Calgary, Alta.

484. Service insuffisant des trains sur le chemin de fer Pacifique-Canadien de Strassburg à Lanegan, Sask.

485. Enlèvement de madriers à la traverse du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le village de Mortlach, Sask.

486. Taux excessif demandé pour transporter un traîneau de Rouville, Qué., par le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur.

487. Taux excessif demandé par la Compagnie de messagerie Américaine pour transporter une boîte de Montréal à Waterford, Ont.

488. Etat de la station du chemin de fer Pacifique-Canadien à la jonction de Streetville, Ont.

489. Etat de la traverse du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Gordon, Guelpt, Guelph, Ont.

490. Perte d'une propriété incendiée par les étincelles des locomotives du chemin de fer Northern-Pacific, à Riddell, Alta.

491. Taux excessifs de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport du blé de Carlyle, Sask., à Kenora, Ont.

492. Etat de la traverse du chemin de fer Canadian-Northern sur la concession du chemin à l'ouest de la section 34, township 29, rang 32, à l'ouest du 1er méridien, près de Kamsack, Sask.

493. Taux excessifs de transport sur le chemin de fer Grand-Tronc de traîneaux d'occasion à l'usage des marchands de bois, expédiés de Garden-River à Sundridge.

494. Taux excessifs sur le chemin de fer Père-Marquette sur les expéditions de grain en wagons de Wallaceburg à Niagara-Falls, Ont., et de Niagara-Falls à Toronto, Ont.

495 Taux minimum demandé pour le transport des barils vides par les chemins de fer, aussi des manufactures de barils

496. Limites de livraison gratuite dans la ville de Toronto, Ont., fixées par les compagnies de messageries.

497. Manque de délivrer des wagons de blé expédiés de la station de Glenora, Man., à Port-Arthur, Ont., par le chemin de fer Canadian-Northern.

498. Perte de bestiaux occasionnée par la négligence du chemin de fer Canadian-Northern de fournir des garde-bestiaux à la station de Chipman, Alta.

499. Service insuffisant des trains sur le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, entre Saint-Grégoire et Iberville, Qué.

500. Fermeture de la gare à Osage, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

501. Enlèvement des madriers à la traverse de ferme à Oxbow, Sask., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

502. Réclamation pour perte expédition par le chemin de fer Pacifique-Canadien, Saint-Claude, Man.

503. Perte de bestiaux à Thamesville, Ont., à cause du mauvais état des clôtures le long du chemin de fer Grand-Tronc.

504. Service insuffisant des trains sur l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien.

505. Pesage et inspection d'un wagon de blé de Denholm, Sask., à Winnipeg, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

506. Fermeture de la gare du chemin de fer Pacifique-Canadien à McTaggart, Sask.

507. Taux excessifs demandés par la Compagnie de messagerie Dominion sur les expéditions de Montréal.

508. Refus du chemin de fer Grand-Tronc de dédommager le consignateur pour des marchandises perdues en cours de transport.

509. Manque de la Compagnie Canadien du Pacifique de fournir une traverse d'une largeur convenable à Cowley, Alta.

510. Taux préférentiels accordés sur des marchandises en destination de Nutana, et venant d'endroits sur son embranchement du Nid-de-Corbeau, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

511. Délai dans la livraison de marchandises allant et venant de Neepawa, Man., par le Canadian-Northern.

512. Insuffisance du service des malles à Steelton, Ont.

513. Refus du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des wagons au chemin de fer Pacifique-Canadien pour transporter des marchandises dans l'ouest du Canada.

514. Perte de bestiaux à Chipman, Alta., parce que le chemin de fer Canadian-Northern n'avait pas là de garde-bestiaux.

515. Service insuffisant de la malle et des voyageurs sur l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien.

516. Augmentation du tarif de garage sur le chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson à Saut-Sainte-Marie, Ont.

517. Dommage causé à sept barils de pommes pendant le trajet de Delhi, Ont., à La Rivière-La-Pluie, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

518. Service insuffisant des trains sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Tilsonburg, Ont., à Burwell, Ont.

519. Augmentation du taux du transport de l'huile par le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Petrolia, Sarnia, Toronto et Hamilton, Ont., à d'autres endroits du Canada.

520. Augmentation projetée des taux de transport du bois à pâte à papier par les chemins de fer du Canada.

521. Taux excessifs sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre la vallée Okanagan et des endroits sur la côte du Pacifique.

522. Taux excessifs demandés pour le transport d'une voiture à ressort "Democrat" de Clarksburg, Ont., à Battleford, Sask.

523. Taux excessifs demandés sur un wagon de blé à bestiaux par le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Aylesburg, Sask., à Avonmore, Ont.

524. Négligence des chemins de fer de régler les dommages ou la perte de marchandises perdues en cours de transport.

525. Révocation projetée d'un arrangement convenu avec des meuniers pour le transport par le chmin de fer Grand-Tronc.

526. Frais de garage du chemin de fer Pacifique-Canadien entre l'élévateur et la voie de halage des voitures.

527. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur, de Carleton, Ont., à Caplin, P.Q.

528. Taux demandés par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur un envoi de sucre de Vancouver, C.-B., à Manitoba, Sask., et des endroits de l'Alberta.

529. Etat du pont sur la rivière Saugeen, vis-à-vis le lot 71, au nord de la rue Wellington, ville de Walkerton, Ont., appartenant au chemin de fer de Walkerton et Lucknow.

530. Taux excessifs demandés pour transporter des traverses de chemin de fer de la Rivière-du-Loup à Bennington, Vt.

531. Taux excessifs sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Murillo, Ont.

532. Taux excessifs demandés pour transporter du foin de différents endroits sur la section de Montréal à Ottawa, du chemin de fer Pacifique-Canadien.

533. Taux de transport des manteaux de cheminées en bois, etc., expédiés par chemin de fer Pacifique-Canadien.

534. Demande de tarifs de frais de route par chemin de fer d'Ottawa, Ont., à des endroits compris dans les dits tarifs.

535. Devoirs imposés aux télégraphistes sur les chemins de fer canadiens.

536. Poids minimum par wagon d'avoine venant de Morinville, Alta., exigé par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

537. Insuffisance de commodités fournies par les compagnies de messageries pour les expéditions d'Essex, Ont.

538. Taux de transport par chemins de fer canadiens de wagons de sirops de fruits.

539. Délai dans la livraison d'un wagon de grain venu par le chemin de fer Grand-Tronc, de Chicago, Ill., à Iroquois, Ont.

540. Manque du chemin de fer Grand-Tronc de fournir les commodités suffisantes à la gare de Reaboro, Ont., aussi taux exigés par cette compagnie pour transporter les voyageurs entre Lindsay et Reaboro.

541. Dommages à des meubles expédiés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

542. Insuffisance du service accordé aux expéditions allant et revenant de Sabrevois, P.Q., par la Compagnie de messagerie Dominion.

543. Défaut de délivrer du grain d'Indian-Head à Prince-Albert, Sask., par le chemin de fer Canadian-Northern.

544. Perte de bestiaux sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern à Dundurn, Sask.

545. Défaut de délivrer un envoi de marchandises de Pinewood, Ont, à Vermillon, Alta., aussi taux excessif sur une expédition d'effets de colons de Pinewood, Ont., à Hardisty, Ont.

546. Manque du chemin de fer Michigan-Central et du chemin de fer Hamilton, Grimsby et Beamsville, d'accorder des taux d'entier parcours, aller et retour, de différents points de leurs lignes respectives.

547. Augmentation du tarif pour le transport des marchandises de toutes sortes, par le chemin de fer Grand-Tronc, entre Ottawa et Vars, Ont.

548. Augmentation des taux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le privilège de distribuer des consignations de meuneries à des endroits intermédiaires.

549. Frais d'enclenchement des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sur des consignations de blé venant de London, Ont.

550. Délai dans la livraison de deux wagons de blé gelé expédiés par le chemin de fer Pacifique-Canadien de Girvin, Sask.

551. Taux excessifs exigés par le chemin de fer Canadian-Northern sur une consignation de quatre boîtes d'effets de ménage, de Port-Arthur, Ont., à Lucknow, Ont.

552. Manque du chemin de fer Pacifique-Canadien de délivrer une consignation d'instruments aratoires expédiés de La-Crosse, Wis., à Wabigoon, Ont.

553. Surtaux sur une consignation de maïs de Montral, P.Q., le wagon n'ayant pas changé de route pendant le trajet.

554. Taux de transport demandés par le chemin de fer Grand-Tronc sur une consignation de moutons.

555. Taux excessifs demandés par les chemins de fer dans la province de la Saskatchewan.

556. Insuffisance du service des trains sur l'embranchement Eldorado du chemin de fer Grand-Tronc.

567. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien d'accorder au Saut-Sainte-Marie sur les taux d'accommodement expéditions d'Espanola, Ont.

558. Aménagement insuffisant pour recevoir et expédier des marchandises par chemins de fer à St-George de Henryville, P.Q.

559. Manque du chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir des wagons d'une capacité de 40,000 livres pour expédier le blé de la station de Belle-Plaine, Sask.

560. Frais de stationnement excessif demandés par le Grand-Tronc sur une expédition à St-Marys, Ont.

561. Barrage du chemin public par le chemin de fer Pacifique-Canadien, entre les sections 8 et 9, rang 4, à l'ouest du 2e méridien, près d'Arcola, Sask.

562. Préférence dans les taux de transport accordée par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur les expéditions entre Black-Rock et Fort-Erié, Ont.

563. Raccordement défectueux des trains sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans le district de Niagara.

564. Garde-bestiaux non convenable fournis par le chemin de fer Pacifique-Canadien à Nanton, Alta.

565. Taux excessifs demandés par les compagnies de messageries sur les produits de Delhi allant à North-Bay, Ont.

566. Manque du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud de fournir des raccordements convenables entre les trains à Longueuil, P.Q., pour les marchandises allant ou venant de Sorel, St-Ours et Pierreville, P.Q.

567. Arrêt sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern et Québec affectant la circulation aller et retour à Ponsonby, Amherst et Arundel, P.Q.

568. Préférence dans le taux de transport accordés par le chemin de fer Pacifique-Canadien aux marchandises allant et venant de Daim-Rouge, Alta., préjudiciablement aux endroits intermédiaires entre Calgary et Edmonton, Alta., aussi refus de ce chemin de fer de fournir des wagons pour l'expédition des bestiaux aux Etats-Unis.

569. Préférence dans les taux de transport accordés par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour les marchandises allant et venant d'Estevan, Sask.

570. Manque du chemin de fer Ontario, Belmont et du Nord d'exploiter sa ligne de chemin de fer.

571. Insuffisance du service des trains du chemin de fer Grand-Tronc entre Toronto et Malton, Ont.

572. La Compagnie d'exploitation de bois d'York proteste contre la construction d'un pont sur la rivière St-Jean, à Ticklo Gaspé, Québec et de l'Ouest, qui intercepterait le passage des billets dans ce cours d'eau.

573. L'habitude qu'a le chemin de fer Michigan-Central de faire marcher ses locomotives à reculons.

574. Taux excessifs demandés par la Compagnie de messagerie Canadienne sur les marchandises expédiées de Prescott à Toronto, Ont.

575. Manque du chemin de fer Canadian-Northern et Québec d'équiper son embranchement de Montfort de charrues à neige, de fournir un service de trains convenable au transport des voyageurs et des marchandises, d'avoir des agents aux gares dans le township de Montcalm, et de maintenir sa voie en bon état.

576. Surtaux par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur un wagon de trois de service de Waldo à Lethbridge, Alta.

577. La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc a pris possession de terres appartenant à J. C. Haddock, Wabama, Alta., avant que l'arrangement fut terminé.

578. Annulation par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'un tarif conjoint avec la Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York.

579. Coutume du chemin de fer Michigan-Central de faire payer les expéditeurs pour des grands wagons quand des wagons types sont commandés pour transporter des marchandises d'Ingersoll, Ont.

580. Le poids minimum des wagons de blé gelé sur le chemin de fer Canadian-Northern.

581. Perte de bestiaux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien près de Togo, Sask., due au mauvais état de la clôture le long de la ligne et à l'absence de garde-bestiaux.

582. Délai dans l'expédition de bestiaux et de porcs de Hanover, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

583. Délai dans la livraison d'un wagon de blé gelé venant de Régina, Sask.

584. Perte sur une expédition de fromage qui fut endommagé par la gelée dans le cours du transport par le chemin de fer Grand-Tronc, de Belleville, Ont. à Portland, Me.

585. Etat des fossés le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, côté sud, dans le village de Mountain.

586. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Canadian-Northern sur des expéditions de chevaux à Dauphin, Man.

587. Taux excessifs demandés par le chemin de fer Grand-Tronc sur des expéditions de houille à Haileybury, Ont.

588. Augmentation des taux de transport sur la pierre venant de la carrière de la Montagne-de-Pierre, Man.

589. Obstruction de la voie publique à Thornhill par les trains du chemin de fer Grand-Tronc.

590. Délai dans la livraison des marchandises expédiées par le chemin de fer Pacifique-Canadien entre Guelph, Ont., et Montréal, Qué.

591. Insuffisance du service des trains de voyageurs entre Saskatoon et Asquith, et aussi manque de commodités à ces derniers endroits.

592. Délai dans la livraison d'une expédition de fromage de Toronto à New-Liskeard, Ont., par les chemins de fer Grand-Tronc, Témiscamingue et Ontario-nord.

593. Insuffisance du service des trains sur le chemin de fer Grand-Tronc entre Saint-Hilaire et Montréal, Qué.

594. Délai dans les consignations de marchandises à Montréal, Qué., point de distribution du chemin de fer Pacifique-Canadien.

595. Augmentation des taux sur le poids minimum exigé par les chemins de fer canadiens.

596. Augmentation des taux pour les dépêches fournies aux journaux canadiens dans le district de Kootenay par l'intermédiaire de la presse associée par la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien.

597. Taux excessifs demandés par la Compagnie de messagerie Canadienne pour le transport d'un poulin de Guelph, Ont. à Harper, Iowa.

599. Pont élevé du chemin de fer Grand-Tronc à Belleville, Ont., et état de la traverse du chemin de fer dans cette ville.

600. Insuffisance de wagons sur le chemin de fer Canadian-Northern pour transporter le bois de service à Ninette, Man.

601. Délai dans la livraison de marchandises expédiées par le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud et le chemin de fer Grand-Tronc de Sorel à Windsor-Mills, Qué.

602. Marchandises expédiées à Guelph, Ont., sur wagons frigorifiques.

603. Délai dans l'expédition et la livraison de bagage expédié de Winnipeg, Man. à Swift-Current, Sask.

604. Insuffisance par le chemin de fer Grand-Tronc de facilités pour transporter le bétail de Bronte à Toronto et de Listowel à Bronte, Ont.

605. Insuffisance des garde-bestiaux construits par le chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest sur sa ligne de Paspébiac à Port-Daniel, Qué.

606. Perte de bestiaux sur le chemin de fer Canadian-Northern à Makaroff, Man., parce que cette compagnie n'avait pas construit de clôture le long de sa ligne ni de garde-bestiaux.

607. Délai dans la livraison d'effets de colons par le chemin de fer Pacifique-Canadien à Cowichan, C.-B.

ANNEXE F.

OTTAWA, 7 mai 1908.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Permettez-moi de vous soumettre le relevé des examens et inspections faits par le département de l'ingénieur de la Commission, pour la période écoulée du 1er avril 1907 au 31 mars 1908.

Je demeure monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef.

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LE DEPARTEMENT DE L'INGENIEUR DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DEPUIS LE 1er AVRIL 1907 JUSQU'AU 31 MARS 1908.

Le 4 avril 1907.—Inspection de l'emplacement de la gare et du chemin allant à la gare de St-George, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

Le 8 avril 1907.—Inspection des traverses du chemin public sur la ligne du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto de Thorold à sa jonction avec le chemin de fer Toronto et Hamilton, dans le township de Thorold, Ont., distance de 5:3 milles.

Le 8 avril 1907.—Inspection du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, ouvert au trafic sur une distance de 5:3 milles de Thorold, Ont.

Le 9 avril 1907.—Inspection du pont du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud sur la rivière du Sud, près d'Henryville, Qué.

Le 9 avril 1907.—Inspection du pont sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Weston, Ont.

Le 9 avril 1907.—Inspection de l'avertisseur automatique à Westhill, près de l'endroit où le chemin de fer Toronto et York traverse la ligne principale du Grand-Tronc.

Le 10 avril 1907.—Inspection de l'endroit sur le chemin macadamisé, près de Windsor, Ont., où les chemins de fer *Essex Terminal* et *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* se proposent de traverser.

Le 12 avril 1907.—Inspection au sujet du manque de wagons et d'outillage sur le chemin de fer Canadian-Northern.

Le 13 avril 1907.—Inspection de la traverse de la voie du tramway électrique de Montréal, à Viauville, par le chemin de fer Canadian-Northern.

Le 13 avril 1907.—Inspection au sujet du drainage de la propriété de Armstrong et Cook, Lachine, P.Q.

Le 13 avril 1907.—Inspection de l'endroit où l'accident du 10 avril 1900 a eu lieu, à peu près 22 milles à l'ouest de Chapleau, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 15 avril 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Radial de Peterboro, à la rue Charlotte, Peterboro, Ont.

Le 16 avril 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à la traverse du chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson, et du chemin de fer Canadian-Northern près de Wakopa.

Le 18 avril 1907.—Inspection des embranchements des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sur l'avenue Mowat, dans la ville de Toronto, Ont.

Le 19 avril 1907.—Inspection de la traverse du chemin de fer Windsor et Tecumseh au-dessus de la voie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue Sandwich, dans la ville de Walkerville, Ont.

Le 20 avril 1907.—Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rivière Assiniboine à Headingly et St-James.

Le 25 avril 1907.—Inspection du chemin traversant l'embranchement McLeod du chemin de fer Pacifique-Canadien, près du 98e mille.

Le 29 avril 1907.—Inspection des traverses du chemin public et des rues de Claresholme, Alta, par l'embranchement McLeod du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 2 mai 1907.—Inspection de la clôture le long de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Wolseley et Sintaluta, Sask.

Le 9 mai 1907.—Inspection de la chaussée du Canadian-Northern entre Morris et Somerset (embranchement de Miami).

Le 10 mai 1907.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern à la station de Somerset, d'après instructions reçues en vertu du paragraphe 3, article 274 de la loi des chemins de fer.

Le 11 mai 1907.—Inspection de l'avertisseur électrique à la traverse de Scarboro, connue sous le nom de traverse du chemin de Kingston.

Le 11 mai 1907.—Traverse du chemin de fer à la rue Yonge, dans la ville de Toronto, Ont.

Le 11 mai 1907.—Inspection de la traverse du chemin de fer Grand-Tronc au-dessus de la rue Dufferin, dans la ville de Toronto, Ont.

Le 11 mai 1907.—Inspection de l'emplacement de la deuxième voie du chemin de fer Grand-Tronc, de North-Parkdale à la Jonction de Toronto.

Le 14 mai 1907.—Inspection de la traverse du chemin public par l'embranchement Pembina du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 15 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer de Jonction de Napierville avec le chemin de fer Grand-Tronc à Lacolle.

Le 16 mai 1907.—Inspection des traverses des rues de la ville de Farnham, Qué., par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Vermont-Central.

Le 16 mai 1907.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc (Canada-Atlantique) de Saint-Louis à Aubrey, P.Q.

Le 16 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à Carroll, au croisement du chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson avec le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 16 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement de Minto du chemin de fer Canadian-Northern avec le chemin de fer Brandon-Saskatchewan et Baie-d'Hudson.

Le 16 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement de Boissevain du chemin de fer Canadian-Northern avec le chemin de fer Brandon-Saskatchewan et Baie-d'Hudson.

Le 20 mai 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de J. B. Kennedy, M.P., au mille 2·6, sur l'embranchement Prescott-Ottawa du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 21 mai 1907.—Inspection de la ligne d'embranchement du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, de Thorold à Fonthill, distance de 6·8 milles.

Le 21 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à Carberry, Man., croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique avec le *Canadian Northern.*

Le 22 mai 1907.—Inspection de la traverse à niveau du chemin de fer Grand-Tronc au chemin Bowen, dans le township de Bertie, Ont.

Le 22 mai 1907.—Inspection de la traverse à niveau de la rue Wilson par la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Woodstock, Ont.

Le 22 mai 1907.—Inspection de la traverse du chemin public sur les 12e et 13e lignes par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le township de Blandford, Ont.

Le 22 mai 1907.—Inspection du chemin de fer Brantford et Hamilton, de la limite est de la ville de Brantford, Ont., à la rue du Marché.

Le 22 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à Findlay, Man., croisant l'embranchement Hartney du chemin de fer Canadian-Northern, et l'embranchement Arcola du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 23 mai 1907.—Appareils d'enclenchement dans la paroisse St-James, Man., croisant le chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Souris) et le chemin de fer Canadian-Northern.

Le 25 mai 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement dans la paroisse de St-James, Man., croisant le chemin de fer Canadian-Northern (section de la Pointe-du-Chêne) et la ligne mère du Pacifique-Canadien.

Le 30 mai 1907.—Inspection de la traverse du chemin de fer Canadian-Northern aux rues Cascades et Church, Parry-Sound, Ont.

Le 30 mai 1907.—Inspection du raccordement entre le chemin de fer Canadian-Northern et le Grand-Tronc à Falding, Ont.

Le 30 mai 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Winnipeg), municipalité de Saint-Paul, au sujet de la construction de deux ponceaux et fossés le long de la ligne.

Le 5 juin 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique Canadien (section de Kenora), de Whitemouth (mille 71·6) à Molson (mille 87·6), avant de l'ouvrir au trafic.

Le 5 juin 1907.—Inspection de la voie double sur la section Ignace du chemin de fer Pacifique-Canadien avant de l'ouvrir au trafic, de Eagle, mille 80·1, au mille 84·0.

Le 5 juin 1907.—Inspection de la voie double sur la section Kenora du chemin de fer Pacifique-Canadien avant de l'ouvrir au trafic, du mille 45·0 au mille 39·4.

Le 5 juin 1907.—Inspection de la voie double sur la section Ignace du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 84 à Vermillon, mille 90·1, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 5 juin 1907.—Inspection des traverses des rues dans la ville de Strathroy, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

Le 6 juin 1907.—Inspection du drainage sur la ferme de J. R. Souley, située sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, à peu près un mille à l'est de la gare de la Jonction de Blackadar.

Le 6 juin 1907.—Inspection des ponceaux sur la voie du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Bertie, Ont.

Le 7 juin 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de George Church par l'embranchement de la Gatineau du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 11 juin 1907.—Inspection des traverses de chemin de fer sur les rues de la ville d'Ingersoll, Ont.

Le 12 juin 1907.—Inspection de la voie double sur le chemin de fer Canada-Sud, de Waterford à Hagerville, distance de 12·75 milles, et de Bridgeburg à Niagara-Falls, distance de 2·10 milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 12 juin 1907.—Inspection des chevalets au mille 114·1, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'est de la rivière Rideau, à Merrickville, Ont.

Le 18 juin 1907.—Inspection du terrain avoisinant le chemin de fer Vancouver, Victoria et de l'Est, dans la municipalité de Delta, C.-B., relative au changement projeté du chemin de Larder.

Le 18 juin 1907.—Inspection de la voie du chemin de fer Canada-Sud, de Niagara-on-the-Lake à Niagara-Falls, distance de 15 milles.

Le 19 juin 1907.—Inspection du tracé corrigé du chemin de fer Canadian-Northern à travers le township de Hawkesbury, Ont.

Le 19 juin 1907.—Inspection de l'embranchement Sudbury-Kleinburg du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Craighurst à Bala.

Le 21 juin 1907.—Inspection du chemin de fer Vermont-Central, de Saint-Lambert à Waterloo, Qué.

Le 25 juin 1907.—Inspection du chemin de fer de la Montagne-d'Orford.

Le 26 juin 1907.—Inspection des chevalets sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Pembroke, Ont.

Le 29 juin 1907.—Inspection de la traverse à niveau de la rue Garafraxa, dans la ville de Durham, Ont., par le chemin de fer Walkerton et Lucknow (C.P.C.),

Le 3 juillet 1907.—Inspection du pont du chemin de fer Vermont-Central sur la rivière Richelieu à Saint-Jean, Qué.

Le 3 juillet 1907.—Inspection du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud.

Le 8 juillet 1907.—Inspection de la ligne de transmission de l'énergie électrique au chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* à Essex, Ont.

Le 9 juillet 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la Queen-est, Toronto, Ont., avec la ligne de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto.

Le 9 juillet 1907.—Inspection du croisement de la ligne de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto avec le chemin de fer Canadian-Northern, sur la rue Queen-est, Toronto, Ont.

Le 9 juillet 1907.—Inspection des croisements de la ligne de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto avec le chemin de fer Grand-Tronc, sur le rue Queen-est, Toronto.

Le 9 juillet 1907.—Inspection des traverses de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la partie nord-ouest de Toronto, près de la station intermédiaire de la Compagnie d'énergie électrique Toronto et Niagara.

Le 9 juillet 1907.—Inspection des croisements de la ligne de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près des terrains de l'exposition, Toronto, Ont.

Le 9 juillet 1907.—Inspection des traverses de la ligne de la Compagnie d'éclairage électrique de Toronto avec les chemins de fer, au viaduc de la rue Queen-ouest, Toronto, Ont.

Le 9 juillet 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer de Jonction de Napierville avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Saint-Constant, Qué.

Le 10 juillet 1907.—Inspection de la déviation projetée du chemin de Sainte-Foye et du croisement du chemin St-Louis avec le chemin de fer Canadian-Northern à Québec.

Le 15 juillet 1907.—Inspection du chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, de Saint-Jean à Saint-Stephen, distance de 82 milles.

Le 23 juillet 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de B. Nantel, par le chemin de fer Canadian-Northern de Québec, près du 3e mille, entre Saint-Jérôme et Saint-Sauveur, P.Q.

Le 23 juillet 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de I. Boisclair, par l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern de Québec, près du 8e mille.

Le 23 juillet 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de J. Chartrand, par l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern de Québec, près du 7e mille.

Le 23 juillet 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de J. B. Leblanc, par l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern de Québec, près du mille 4·3.

Le 23 juillet 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de madame Plouffe, par l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern de Québec, mille 15.

Le 26 juillet 1907.—Inspection du pont jeté sur la rivière Kebsquashing par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, un mille et demi à l'est de Chapleau, Ont.

Le 27 juillet 1907.—Inspection de l'embranchement sur la berge sud du canal Lachine du chemin de fer Ontario et Québec, de Highlands à la station 314, près des bâtiments de la Compagnie de raffinerie de sucre du Canada.

Le 31 juillet 1907.—Inspection des ponceaux sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, à l'est de la gare de Coteau.

Le 31 juillet 1907.—Inspection de l'embranchement projeté à la briqueterie de Pilon à Casselman, Ont.

Le 5 août 1907.—Inspection de la ligne de l'Association de téléphone de Innerkip traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à Innerkip, Ont.

Le 7 août 1907.—Inspection du prolongement projeté du chemin de division entre le 2e et le 3e rang du township de Grantham, près de Drummondville, Québec.

Le 10 août 1907.—Inspection de la ligne de la Compagnie de téléphone du Peuple traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à Lennoxville, Qué.

Le 14 août 1907.—Inspection de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Teulon) du mille 37:7 à Komora, mille 46:5, pour l'ouvrir au trafic.

Le 20 août 1907.—Inspection de la voie du chemin de fer Vancouver, Victoria et de l'Est, de Chopoka, sur la frontière internationale, à Keremosa, C.-B., distance de 17 milles, pour l'ouvrir au trafic.

Le 22 août 1907.—Inspection de la traversée sur la ferme de J. Barr, de Blyth, Ont., sur la ligne du chemin de fer Guelph et Goderich.

Le 22 août 1907.—Inspection des traverses sur le chemin public par le chemin de fer Guelph et Goderich, du 20e au 30e mille, dans le township de Wellesley, Ont.

Le 22 août 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Guelph et Goderich, dans le township dElma, Ont.

Le 22 août 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Guelph et Goderich, dans le township de Mornington, Ont.

Le 26 août 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, déviation de la voie près d'Antelope, Alta., du 26e au 23·8e mille, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 27 août 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement du Nid-de-Corbeau), près de Cowley, Alta, relativement aux garde-bestiaux.

Le 27 août 1907.—Inspection de la chaussée du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement Prince-Albert-Régina sur une distance de 249:3 milles.

Le 27 août 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Radial de Guelph avec le chemin de fer Guelph et Goderich, à Guelph, Ont.

Le 28 août 1907.—Inspection de la clôture sur l'embranchement Prince-Albert-Régina du chemin de fer Canadian-Northern, à Dundurn, Sask.

Le 28 août 1907.—Inspection de la chaussée du chemin de fer Canadian-Northern, de Prince-Albert à Gilbert-Plains, distance de 360 milles.

Le 28 août 1907.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern à Valparaiso, Saskatchewan, au sujet d'une voie d'évitement.

Le 3 septembre 1908.—Inspection de la ligne du chemin de fer Grand-Tronc traversant la ferme de S. B. Carew, à peu près trois milles à l'est de la jonction de Omemee.

Le 4 septembre 1907.—Inspection de la déviation projetée du chemin public, du mille 8:14 au mille 8:38, sur la ligne du chemin de fer de la Baie Georgienne au bord de la mer, dans le township de Tay, Ont.

Le 4 septembre 1907.—Inspection des traverses du chemin public par la ligne du chemin de fer de la Baie Georgienne au bord de la mer, dans le township de Tay, Ont.

Le 5 septembre 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sud de Battleford, au sujet d'un passage souterrain sur le quart de section sud-est 40-20-22 à l'ouest du troisième méridien, Saskatchewan.

Le 9 août 1907.—Inspection du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* de Windsor à Kingsville, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 12 août 1907.—Inspection de l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Strasburg, mille 0, à Nakomis, mille 31:2.

Le 13 août 1907.—Inspection des traverses d uchemin public par le chemin de fer Canadien-Northern, Ontario, dans le township d'York, Ont.

Le 13 août 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, dans le township de Markham, Ont.

Le 13 août 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans le township de Whitchurch, Ont.

Le 13 août 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Ontario-Northern, dans le township de Gwillimbury-est, Ont.

Le 13 août 1907.—Inspection des traverses du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans le township de Thorah, Ont.

Le 13 septembre 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans le township de Mara, Ont.

Le 13 septembre 1907.—Inspecton des traverses du chemin public par le chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans le township de Georgina, Ont.

Le 13 septembre 1907.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans le township de Scott, Ont.

Le 13 septembre 1907.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, de Parry-Sound à la rivière Still, distance de 44 milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 27 septembre 1907.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre Portage-La-Prairie, mille 54:1, et Rae, mille 176:0, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 28 septembre 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, seconde voie, de Kakabeka à Kaministiquia, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 1er octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Kenora, coupe de Molson, de la jonction Whithier, mille 124:1, à Molson, mille 87:1, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 1er octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Kenora, de Dagero, mille 39·5, à Rennie, mille 51·7.

Le 1er octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Kenora, de la frontière du Manitoba, mille 31:2, au mille 33, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 2 octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division d'Ignace, du mille 71 à Eagle, mille 80:1, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 7 octobre 1907.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc, embranchement dans la ville de St-Lambert, Québec.

Le 9 octobre 1907.—Inspection de la chaussée du chemin de fer Canadian-Northern à Dundurn, Sask.

Le 10 octobre 1907.—Inspection du tracé du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest.

Le 10 octobre 1907.—Inspection du tracé du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur.

Le 10 octobre 1907.—Inspection du tracé du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, à la station de St-Omer.

Le 11 octobre 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, déviation à Cummings, du mille 108·8 au mille 110, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 16 octobre 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, à une courte distance de l'asile de London, Ont.

Le 16 octobre 1907.—Inspection des appareils d'enclanchement au croisement du

chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, à une courte distance à l'est de St-Thomas, Ont.

Le 18 octobre 1907.—Inspection du prolongement projeté de la rue George au-delà de la voie du chemin de fer Grand-Tronc, à Peterborough, Ont.

Le 23 octobre 1907.—Inspection de l'état de la voiee du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Mile-End à Saint-Jérôme, distance de 29 milles.

Le 23 octobre 1907.—Inspection de l'embranchement de la nouvelle gare de St-Boniface, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 26 octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William, entre Kaministiquia, mille 23, à Sunshine, mille 28·8, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 27 octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Kenora, de Rennie, mille 51:7, à Whitemouth, mille 76:6, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 27 octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William, du mille 0 au mille 3, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 27 octobre 1907.—Inspection de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien, division d'Ignace, de Eagle, mille 80:1, au mille 84:0.

Le 29 octobre 1907.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, dans la ville de Hawkesbury, Ont.

Le 30 octobre 1907.—Inspection des appareils d'enclenchement en croisement du chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, près du pont Hurdman, Ont.

Le 2 novembre 1907.—Inspection du tracé du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, sur la rue Queen, Chatham, Ont.

Le 5 novembre 1907.—Inspection des déclenchements au croisement de la voie des tramways électriques de Montréal avec le chemin de fer Châteauguay et d uNord, sur la rue Ontario, dans la ville de Montréal.

Le 6 novembre 1907.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Kincorth, du mille 101·4 au mille 103·1, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 6 novembre 1907.—Inspection de la traverse Fuller, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, à peu près un mille au sud de Cowansville, Qué.

Le 6 novembre 1907.—Inspection du pont n° 96·2, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Sherbrooke, à Eastman, Qué.

Le 7 novembre 1907.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, Québec, d'un point sur le chemin de fer Grand-Nord, près de Saint-Jérôme, à sa jonction avec la ligne construite de la division de Montréal du chemin de fer Canadian-Northern, Québec, près de Saint-Sauver, distance de 15.2 milles.

Le 7 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de Joseph Foisy, lots 76 et 77 sur l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 7 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de Félix Beauséjour, lot 75, sur l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 7 novembre 1907.—Inspection du passage des bestiaux sur la ferme de N. Latour, lot 72, sur l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 7 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de Joseph Chartrand, près du mille 7, embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 7 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de M. Francœur, lots 432 et 433, mille 6.5, sur l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 7 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la ferme de A. Paquette, lots

70 et 71, près du mille 14, sur l'embranchement Saint-Jérôme-Montfort du chemin de fer Canadian-Northern, Québec.

Le 11 novembre 1907.—Inspection des croisements ou du croisement projeté des fils électriques de C. E. Naylor au-dessus du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* à Essex, Ont.

Le 13 novembre 1907.—Inspection de l'embranchement de Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Nakomia, mille 125.5, à Lanigan, mille 148.7, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 16 novembre 1907.—Inspection de la voie double de la division Ignace du chemin de fer Pacifique-Canadien, mille 31.2, à Dagerd, mille 39.5, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 16 novembre 1907.—Inspection de la voie double de la division Ignace du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 133.4 au mille 140.9, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 16 novembre 1907.—Inspection de la voie double de la division Ignace du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 63.5 au mille 71.0 avant de l'ouvrir au trafic.

Le 18 novembre 1907.—Inspection de l'embranchement Lyleton du chemin de fer Pacifique-Canadien pour s'assurer de l'état de la voie.

Le 18 novembre 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec le chemin de fer Grand-Tronc à Romford, Ont.

Le 18 novembre 1907.—Inspection des appareils d'enclenchement aux croisements du chemin de fer *Lake Erie and Lake Shore Rapid,* à Pelton, Ont.

Le 19 novembre 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec le chemin de fer Grand-Tronc, à peu près un mille à l'ouest de la gare de Woodstock, Ont.

Le 19 novembre 1907.—Inspection des garde-bestiaux sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Kisby, Sask.

Le 20 novembre 1907.—Inspection de la traverse sur la rue King, Waterloo, par l'embranchement Elmira du chemin de fer Grand-Tronc.

Le 20 novembre 1907.—Inspection des embranchements du chemin de fer Grand-Tronc croisés par des embranchements du chemin de fer Preston et Berlin, sur les rues Wilmot et Joseph, dans la ville de Berlin, Ont.

Le 20 novembre 1907.—Inspection de la traverse du chemin de fer Waterloo par le chemin de fer Grand-Tronc, à peu près trois milles au sud de la jonction de Guelph, Ont.

Le 21 novembre 1907.—Inspection des appareils d'enclenchement et croisement de la ligne mère du Pacifique-Canadien avec le Canadian-Northern à Romford, Ont.

Le 21 novembre 1907.—Inspection du prolongement du chemin public au delà du chemin de fer Pacifique-Canadien au village de Markstay, Ont.

Le 21 novembre 1907.—Inspection des fils de la *Cataract Electric Company* traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à Orangeville, Ont.

Le 21 novembre 1907.—Inspection des fils de la *Cataract Electric Company* traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à Alton, Ont.

Le 21 novembre 1907.—Inspection des fils de la *Cataract Electric Company* traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à Cataract, Ont.

Le 22 novembre 1907.—Inspection de la traverse de la seconde voie du chemin de fer Pacifique-Canadien au-dessus de la rue Winchester, dans la ville de Toronto, Ont.

Le 25 novembre 1907.—Inspection de l'embranchement Brandon-Régina du chemin de fer Canadian-Northern, du mille 0 au mille 206, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 26 novembre 1907.—Inspection du réseau du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud.

Le 27 novembre 1907.—Inspection du réseau du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest.

Le 2 décembre 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du

chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Miniota, près de Forrest, Man.

Le 2 décembre 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Varcoe.

Le 2 décembre 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avec le chemin de fer Canadian-Northern, embranchement de Carberry.

Le 4 décembre 1907.—Inspection de l'emplacement de la gare Union à Toronto, Ont.

Le 4 décembre 1907.—Inspection de l'aiguille appartenant au chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, sur la rue Hunter, Hamilton, Ont.

Le 4 décembre 1907.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de la jonction de Toronto, Ont.

Le 5 décembre 1907.—Inspection d'une traverse au-dessus du chemin de fer Grand-Tronc, à l'extrémité sud de la ville de Chesley, Ont.

Le 5 décembre 1907.—Inspection des traverses du chemin de fer Canadian-Northern dans la ville de Manville, Alta.

Le 6 décembre 1907.—Inspection des traverses du chemin de fer Walkerton et Lucknow dans la ville de Durham, Ont.

Le 7 décembre 1907.—Inspection des traverses du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de McLean, Sask.

Le 7 décembre 1907.—Inspection de l'appareil d'enclenchement aux croisements de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer Canadian-Northrn avec le chemin de fer Grand-Tronc, à Fort-William-ouest, Ont.

Le 11 décembre 1907.—Inspection de la déviation de Cummings, sur la division de Medicine-Hat du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 103.1 au mille 106.8, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 13 décembre 1907.—Inspection du chemin de fer Brantford et Hamilton, du village d'Ancaster à Brantford, distance de 6.5 milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 13 décembre 1907.—Inspection du pont élevé du chemin de fer Grand-Tronc à l'ouest de la gare de Merritton, Ont.

Le 19 décembre 1907.—Inspection de la ligne du télégraphe de la *Canada car Company* traversant l'embranchement du canal Lachine du chemin de fer Grand-Tronc près des ateliers de la *Canada Car Company.*

Le 27 décembre 1907.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc, près de la ville de Arrow-River, dans le but de convertir un passage à niveau en passage souterrain.

Le 20 décembre 1907.—Inspection des signaux automatiques sur chemin de fer à Drummondville, Qué.

Le 31 décembre 1907.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin près du mille 8, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 31 décembre 1907.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin, au mille 4.9, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 31 décembre 1907.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin, au mille 14·5, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 31 décembre 1907.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin, au mille 13·4, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 31 décembre 1904.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin, au mille 36 et 4·0, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 31 décembre 1907.—Inspection de la traverse sur la réserve du chemin, au mille 17·3, par la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien, division de Fort-William.

Le 3 janvier 1908.—Inspection du chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick, de Saint-Jean à St-Stephens, N.-B., distance de 82 milles.

Le 6 janvier 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Mount-Mackay et Kakabeka-Falls avec le chemin de fer Canadian-Northern, sur la rue Francis, Fort-William, Ont.

Le 6 janvier 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Mount-Mackay et Kakabeka-Falls avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rue McTavish, Fort-William, Ont.

Le 6 janvier 1908.—Inspection des croisements à niveau du chemin de fer Grand-Tronc avec le chemin de fer *MountéMackay and Kakabeka-Falls,* sur les rues Montréal et Young, avec le chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rue Young, et le chemin de fer Canadian-Northern sur la rue Young, dans la ville de Fort-William, Ont.

Le 8 janvier 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake-Shore* avec le chemin de fer Michigan-Central, sur la rue Talbot, dans la ville d'Essex, Ont.

Le 8 janvier 1908.—Inspection du tracé du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake-Shore.*

Le 9 janvier 1908.—Inspection des croisements du chemin de fer Pacifique-Canadien avec le chemin de fer *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie,* sur la rue Raleigh, et avec le chemin de fer Grand-Tronc, sur la rue William, Chatham, Ont.

Le 9 ajnvier 1908.—Inspection de la traverse du chemin de fer Windsor et Tecumseph au-dessus du chemin de fer Grand-Tronc, sur la rue Sandwich, Walkerville, Ont.

Le 11 janvier 1908.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement Morden du chemin de fer Midland du Manitoba et du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 17 janvier 1908.—Inspection du pont de chevalets sur pilotis jeté sur la rivière Richelieu, à Saint-Jean, Qué., sur la ligne du chemin de fer Vermont-Central.

Le 17 janvier 1908.—Inspection des lignes du chemin de fer Vermont-Central en Canada.

Le 20 janvier 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc avec les tramways électriques d'Ottawa, sur la rue Queen, Ottawa.

Le 21 janvier 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par la *Thessalon Lumber Company,* à Thessalon, Ont.

Le 21 janvier 1908.—Inspection du niveau corrigé sur la division du lac Supérieur du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Markstay et Stinson.

Le 22 janvier 1908.—Inspection de l'endroit où la ville de Thorold a posé ses conduits d'eau à travers les voies du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto.

Le 22 janvier 1908.—Inspection de la voie publique traversant le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, un mille à l'est de la gare de Jerseyville, Ont.

Le 22 janvier 1908.—Inspection du prolongement de la rue Fournier au delà des cours du chemin de fer Pacifique-Canadien au Sault-Sainte-Marie, Ont.

Le 23 janvier 1908.—Inspection de la clôture sur l'embranchement Prince-Albert du chemin de fer Canadian-Northern, à Lumsden, Sask.

Le 24 janvier 1908.—Inspection de l'embranchement Hutton du chemin de fer Canadian-Northern, de la jonction de Sudbury aux mines de Moose-Mountain, distance de 27 milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 24 janvier 1908.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, de son intersection avec le chemin de fer Pacifique-Canadien près de Romford, à Sudbury, distance de 10 milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 29 janvier 1908.—Inspection du système de signaux Lemire.

Le 31 janvier 1908.—Le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud à travers les collines Picoudé au sud de la gare de Saint-Robert.

Le 1er février 1908.—Inspection de l'embranchement Pheasant-Hills du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Lanigan, mille 254·5, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 3 février 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Canadian-North-

ern avec la ligne des tramways de Montréal, sur la rue Ontario, près de l'avenue Valois, Montréal, Qué.

Le 11 février 1908.—Inspection des conduites d'eau de la ville de Thorold sous le chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, à Thorold, Ont.

Le 12 février 1908.—Inspection de la courbe en fer à cheval sur l'embranchement Owen-Sound du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la gare de Caledon.

Le 12 février 1908.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc avec la ligne de tramways de Hamilton, à l'intersection de l'avenue Ferguson et de la rue Barton, dans la ville de Hamilton.

Le 13 février 1908.—Inspection des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien dans Orangeville, Ont.

Le 12 février 1908.—Inspection de la traverse du chemin macadamisé par le chemin de fer Brantford et Hamilton, un mille à l'ouest de Cairnsville, Ont.

Le 12 février 1908.—Inspection du chemin de fer Yukon et Pacifique (C.C.N.) d'Edmonton à Strathcona, distance de dix milles, avant de l'ouvrir au trafic.

Le 13 février 1908.—Inspection des appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Père-Marquette avec le chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* un mille à l'est de Kingston, Ont.

Le 13 février 1908.—Inspection des appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Père-Marquette avec le chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* sur l'avenue Lansdowne, Kingston, Ont.

Le 14 février 1908.—Inspection de la traverse sur la rue Garth, Hamilton, du prolongement de Toronto du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

Le 14 février 1908.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique se rapportant à l'emplacement d'un pont et d'une ligne de chemin de fer traversant une baie du lac Wabamun, Alta.

Le 15 février 1908.—Inspection des garde-bestiaux et de la clôture sur le chemin de fer *Canadian-Northern* à Chipman et Lamont.

Le 20 janvier 1908.—Inspection concernant les traverses sur le chemin public de l'embranchement d'Edmonton du chemin de fer Pacifique-Canadien à Crossfield, Alta.

Le 25 février 1908.—Inspection des traverses sur les voies des chemins de fer *Wellington Colliery Company* et Esquimalt et Nanaïmo, à l'ouest de Ladysmith, C.-B.

Le 25 février 1908.—Inspection de l'emplacement de la gare du chemin de fer Grand-Tronc à Dundas, Ont.

Le 27 février 1908.—Inspection, sur le chemin de fer Walkerton et Lucknow, des ouvrages en chevalets au-dessus de la rivière Saugeen, dans la ville de Walkerton, Ont.

Le 2 mars 1908.—Inspection des garde-bestiaux sur la ligne du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, entre Vancouver et New-Westminster, C.-B.

Le 2 mars 1908.—Inspection au sujet du changement du terrain de la gare de Mission-Junction, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 5 mars 1908.—Inspection du chemin de fer au sud de la Colombie-Britannique (chemin de fer Canadien du Pacifique), aavnt de l'ouvrir au trafic près de Sparwood, C.-B.

Le 6 mars 1908.—Inspection d'un pont au-dessus du chemin de Waterdown, construit par le chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Flamboro-est, Ont.

Le 11 mars 1908.—Inspection des appareils d'enclenchement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec le chemin de fer Grand-Tronc à Lennoxville, Qué.

Le 11 mars 1908.—Inspection du pont 96·2, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le village de Eastman, Qué.

Le 14 mars 1908.—Inspection d'une traverse sur la ferme de W. T. et B. Miller, lot 10, concession 4, township de Bertie, sur le chemin de fer Michigan-Central, près de la jonction Niagara, Ont.

Le 14 mars 1908.—Inspection de l'embranchement Pheasant-Hill du chemin de fer Pacifique-Canadien avant de l'ouvrir au trafic, de Lanigan à Asquith.

Le 20 mars 1908.—Inspection des garde-bestiaux sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le 20 mars 1908.—Inspection des traverses du chemin public par le chemin de fer Walkerton et Lucknow, à Durham, Ont.

Le 21 mars 1908.—Inspection de la traverse de la rue Reid du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Peterborough, Ont.

Le 21 mars 1908.—Inspection du prolongement de la rue George au delà du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Peterborough, Ont.

Le 25 mars 1908.—Inspection des clôtures le long de la voie du Canadian-Northern entre Roblin et Togo.

Le 26 mars 1908.—Inspection des clôtures le long de la voie du chemin de fer Canadian-Northern entre Togo et Runnymede.

Le 26 mars 1908.—Inspection des moyens de protection accordés par le chemin de fer Canadian-Northern aux traverses de la rue Broadway et de la Première avenue.

Le 27 mars 1908.—Inspection du passage souterrain au mille 124.96, sur la ligne du chemin de fer Garnd-Tronc, à Brockville, Ont.

Le 28 mars 1908.—Inspection de la traverse du chemin public sur la ligne mère du chemin de fer Canadian-Northern, près de Kamsack.

Le 28 mars 1908.—Inspection des traverses et des quais de la gare de Togo, Man., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

ANNEXE G.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES ACCIDENTS.

OTTAWA, 19 mai 1908.

Monsieur A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des
Chemins de fer du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport indiquant le nombre de personnes tuées et blessées par suite d'accidents de chemins de fer, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, d'après les rapports transmis par les compagnies conformément à la loi des chemins de fer.

Pendant cette période 529 personnes ont été tuées et 1,309 blessées; elles se subdivisent comme suit:—

	Tuées.	Blessées.
Voyageurs	64	326
Employés	246	806
Autres personnes	219	177
Total	529	1,309

ED. C. LALONDE,
Inspecteur des accidents.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ indiquant la nature des accidents sur les différents chemins de fer du Canada, pour l'année se terminant le 31 mars 1908.

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués	Blessés.	Tués.	Blessés.
Déraillement	25	213	19	55	....	....	44	268
Tamponnement d'avant	13	13	19	36	....	....	32	49
Volant leur passage	....	....	....	....	6	5	6	5
Formant des convois	....	1	5	11	....	....	5	12
Voyageant sur wagons	....	....	1	....	....	....	1	....
Traverse de grand chemin	....	....	....	....	44	47	44	47
Tombant de wagons de marchandises	....	....	5	39	2	1	7	40
Empiètement	....	....	....	....	92	53	92	53
Les restes trouvés sur la voie ou pont	3	....	7	....	51	....	61	....
En aiguillant	....	20	29	74	2	1	31	95
Culbutant avec wagonnet	....	....	15	4	....	....	15	4
Mort en route, cause naturelle	5	....	....	....	....	....	5	....
Travaillant sous des wagons	....	....	4	2	....	....	4	2
Frappé en regard. en deh. du pavill. de la locomot.	....	....	3	8	....	....	3	8
Suicide (tentative)	1	1	....	....	4	2	5	3
Frappé par la charpente de l'aiguille	....	....	....	7	....	....	....	7
En ajustant des attelages, attelant et dételant	....	1	17	67	....	....	17	68
Voyageurs tombant de trains	4	14	....	....	....	....	4	14
Travaillant sur la voie	....	....	13	21	....	....	13	21
Travaillant sur un pont	....	....	....	2	....	....	....	2
Tamponnement d'arrière	....	9	7	28	....	....	7	37
Tamponn. entre un wagon à vap. et un wag. élect.	....	....	....	....	1	5	1	5
Essayant de monter sur un train en mouvement	3	11	9	20	5	15	17	46
Echelles latérales	....	....	1	3	....	....	1	3
Tombés entre des wagons pendant que le train était en mouvement	....	....	6	3	1	....	7	3
Tombés d'un train de construction	....	....	....	2	....	....	....	2
Tombés d'un wagonnet	....	....	3	3	....	....	3	3
Traverse de ferme	....	....	....	....	1	....	1	....
Pont brûlé	....	....	3	....	....	....	3	....
Tamponn. avec des wagons dételés ou dans la cour.	....	2	....	7	....	....	....	9
Traverse privée	....	....	....	....	2	1	2	1
Travaillant sous une locomotive	....	....	....	1	....	....	....	1
Explosion de locomotive	....	....	5	6	....	....	5	6
Sautant d'un train en mouvement	6	15	4	20	2	5	12	40
Voyageant sur (chasse-pierre) d'une locomotive	....	....	3	6	....	....	3	6
Travaillant sur des wagons et des locomotives	....	....	1	5	....	....	1	5
Pont au-dessus de la voie	....	....	....	4	....	....	....	4
Non classifiés	4	26	67	372	6	42	77	440
	64	326	246	806	219	177	529	1,309

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ indiquant le nombre des personnes tuées et blessées sur les différents chemins de fer du Canada pendant l'année se terminant le 31 mars 1908.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Grand-Tronc	8	113	73	510	84	98	165	721
Pacifique-Canadien	53	188	132	120	98	33	283	341
Canadian-Northern	2	10	12	106	5	7	19	123
Canadian-Northern, Ontario	.....	.....	.....	4	2	1	2	5
Canadian-Northern, Québec	1	.....	.....	1	.....	.....	1	1
Michigan-Central	.....	.....	12	39	13	33	25	72
Wabash	.....	1	5	9	.....	2	5	12
Toronto, Hamilton et Buffalo	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	.....
Vancouver, Westminster et Yukon	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Vermont-Central	.....	1	1	5	.....	.....	1	6
Dominion-Atlantic	.....	.....	.....	2	1	1	1	3
Grand-Nord	.....	.....	4	3	.....	.....	4	3
Ontario-Central	.....	.....	2	.....	.....	.....	2	.....
Québec, Montréal et Sud	.....	.....	.....	2	1	1	1	3
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	.....	.....	1	1	1	.....	2	1
Père-Marquette	.....	4	1	.....	3	.....	4	4
Atlantique et Lac-Supérieur	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Terminal de Montréal	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
Québec-Central	.....	.....	.....	1	3	1	3	2
Kingston et Pembroke	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1
Parc et Ile de Montréal	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et de l'Est	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
Compagnie de transit Internationale	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Baie de Quinté	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Compagnie d'éclairage et de force mot. de Québec	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Grande-Vallée	.....	9	.....	2	.....	.....	.....	11
	64	326	246	806	219	177	529	1,309

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Temponnements d'avant.		Volant leur passage.		Formant des convois.		Voyageant sur wagons.		Traverse de grand chemin.		Tombant d'un wagon de marchandises.		Empiètement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	5	65	6	20	1	4	3	10	...	...	22	39	2	29	29	36
Pacifique-Canadien	35	171	23	26	5	1	2	1	1	...	12	3	4	3	51	10
Canadian-Northern	3	15	...	1	...	...	...	...	...	...	2	2	...	4	...	3
Canadian-Northern, Ontario	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	1
Canadian-Northern, Québec	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Michigan-Central	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	2	...	4	3	3
Wabash	...	1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...
Toronto, Hamilton et Buffalo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	1	...
Vancouver, Westminster et Yukon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Vermont-Central	1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Dominion-Atlantic	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	1	...
Great-Northern	...	...	2	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ontario-Central	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Québec, Montréal et du Sud	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Père-Marquette	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...
Atlantique et Lac-Supérieur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Montreal Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quebec-Central	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kingston et Pembroke	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Du Parc et de l'Ile de Montréal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Vancouver, Victoria, et de l'Est et Cie de nav	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...
International Transit Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Baie de Quinté	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...
D'écl. et de force motrice de Québec	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Grande-Vallée (chemin de fer électrique)	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	44	268	32	49	6	5	5	12	1	...	44	47	7	40	92	53

Nom du chemin de fer.	Restes trouvés sur la voie ou le pont.		En aiguillant.		Culbutant avec wagonnet.		Mort sur le train, cause naturelle.		Travaillant sous un wagon.		Frappé en regardant en dehors du pavillon.		Suicide (attentat).		Frappé par aiguille.		En ajustant des attelages, attelant ou dételant.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	28	...	13	71	2	1	...	...	2	1	...	7	1	1	...	7	4	46
Pacifique-Canadien	22	...	13	13	12	2	5	...	2	1	3	1	3	2	...	...	11	11
Canadian-Northern	1	...	1	9	...	1	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	2	8
Canadian-Northern, Ontario	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Canadian-Northern, Québec	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Michigan-Central	9	...	2	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
Wabash	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toronto, Hamilton et Buffalo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vancouver, Westminster et Yukon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vermont-Central	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Dominion-Atlantic	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
Great-Northern	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
Ontario-Central	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Québec, Montréal et du Sud	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	...	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Père-Marquette	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Atlantique et Lac-Supérieur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Montreal Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quebec-Central	1	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kingston et Pembroke	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Du Parc et de l'Ile de Montréal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vancouver, Victoria, et de l'Est et Cie de nav	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
International Transit Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Baie de Quinté	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
D'écl. et de force motrice de Québec	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grande-Vallée (chemin de fer électrique)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	61	...	31	95	15	4	5	...	4	2	3	8	5	3	...	7	17	68

Nom du chemin de fer.	Tombant d'un train de voyageurs.		Travaillant sur la voie.		Travaillant sur ponts.		Tamponnement d'arrière.		Tampon. entre tramway et wag de ch. de fer.		Essayant de monter sur train en mouvement.		Echelles latérales.		Tombant entre des wagons en marchant sur un train en mouvem.		Tombé d'un train de construction.		Tombé d'un wagonnet.		Traverse de ferme.		Pont brûlé.		Tamponn. avec wagons dételés ou dans la cour.		Traverse privée.		Travaillant sous une locomotive.		Explosion d'une locomotive.		Sautant d'un train en mouvement.		Voyag. sur chasse-pierre de la locomotive.		Travaillant sur wagons et locomotive.		En passant sous un pont.		Non classifiés.		Totaux.	
	T	B	T.	B.	T	B	T	B	T	B	T.	B.	T	B	T.	B.	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T.	B.	T	B	T	B	T	B	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	2	10	5	16	..	..	2	16			5	24	..	2	..	1	..	1	..	1	1	..	..	..	..	1	..	..	..	1	2	..	4	24	2	3	..	2	..	3	24	279	165	721
Pacifique-Canadien	2	1	6	3	..	..	5	18	1	5	7	13	..	..	5	2	..	..	3	1	..	..	3	..	..	8	..	..			..	3	6	9	1	1	1	1	..	..	39	31	283	341
Canadian-Northern	..	2	..	..	..	2	..	1	..	..	2	2	..	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	6	..	1	..	2	..	..	5	63	19	123
Canadian-Northern, Ontario	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	2	5
Canadian-Northern, Québec	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
Michigan-Central	..	..	2	2	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	5	57	25	72
Wabash	..	1	..	..	..	..	..	2	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1	4	5	12
Toronto, Hamilton et Buffalo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	....
Vancouver, Westminster et Yukon	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Vermont-Central	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	1	6
Dominion-Atlantic	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1	3
Great-Northern	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1	4	3
Ontario-Central	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	2	....
Québec, Montréal et Sud	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	1	1	3
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	1
Père-Marquette	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	4
Atlantique et Lac-Supérieur	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Montreal Terminal	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1	....
Québec-Central	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	2
Kingston et Pembroke	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
Du Parc et de l'Ile de Montréal	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Vancouver, Victoria, et de l'Est, et cie de navigation	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
International Transit Co	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Baie de Quinté	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Cie d'éclairage et de force motrice de Québec	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	....
Grande-Vallée (chemin de fer électrique)	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	11
	4	14	13	21	..	2	7	37	1	5	17	46	1	3	7	3	..	2	3	3	1	..	3	..	..	9	2	1	..	1	5	6	12	40	3	6	1	5	..	4	77	440	529	1,309

ETAT comparatif du nombre de personnes tuées et blessées pendant les années se terminant le 31 mars 1907 et le 31 mars 1908.

—	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Année se terminant le 31 mars 1907	42	210	212	317	206	76	460	603
Année se terminant le 31 mars 1908	64	326	246	806	219	177	529	1,309
Augmentation et 1907	22	116	34	489	13	101	69	706
Diminution en 1908	....	......	......	......	....	......	......	....

ETAT comparatif du nombre de personnes tuées ou blessées sur chaque chemin de fer ci-dessous énuméré pendant les années se terminant le 31 mars 1907 et le 31 mars 1908.

Nom du chemin de fer.	1907.		1908.		1908. Augmentation.		1908. Diminution.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Grand-Tronc	160	303	165	721	5	418		
Pacifique-Canadien	218	140	283	341	65	201		
Canadian-Northern	30	92	19	123		31	11	
" " Ontario			2	5	2	5		
" " Québec		2	1	1	1			1
Michigan-Central	29	13	25	72		59	4	
Wabash	1	14	5	12	4			2
Toronto, Hamilton et Buffalo	2		2					
Vancouver, Westminster et Yukon			1		1			
Vermont-Central		1	1	6	1	5		
Dominion-Atlantic		2	1	3	1	1		
Great-Northern	3	4	4	3	1			1
Ontario-Central		1	2		2			1
Québec, Montréal et du Sud		3	1	3	1			
Algoma-Cen. et Baie-d'Hudson	1		2	1	1	1		
Père-Marquette	2	1	4	4	2	3		
Atlantique et Lac-Supérieur	1		1					
Montreal Terminal			1		1			
Québec-Central	4		3	2		2	1	
Kingston et Pembroke	1		1	1		1		
Du Parc et de l'Ile de Montréal			1		1			
Vancouver, Victoria et de l'Est et Cie de Nav.			1		1			
International Transit Co			1		1			
Baie de Quinté			1		1			
Tramway, éclairage et énergie électrique			1		1			
Electrique de Grande-Vallée				11		11		
Halifax et du Sud	1						1	
Montagne-Rouge	1						1	
Nelson et Fort Sheppard	4	6					4	6
Electrique de Hull		15						15
Du Sud du Nouveau-Brunswick		3						3
Hereford	1						1	
Témiscouata	1	3					1	3
	460	603	529	1,309				
Augmentation					93	738		
Diminution							24	32
Diminution en 1908					69			706

CAUSES de cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commision.

Numéro du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident.	Nom du ch. de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident, personne responsable.
N°	1907.	1907.					
74 1436	16 avril	20 jan.	Grand-Tronc	Traverse de la rue Charlevoix, Pte St.-Charles, Montréal.	1	....	Tamponnement d'arrière. Entre la loco. n° 883 et le train de marchandises supplémentaire n° 691. Le mécanicien est responsable.
76	10 "	1906. 22 déc.	Grand-Tronc	Brantford, Ont	....	3	Tamponnement d'arrière. Entre le train supplémentaire n° 422 de l'est, la locomotive n° 666 et la locomotive 630 attelée au tender 90203. Le conducteur, les mécaniciens et l'aiguilleur sont responsables.
82 1559	26 "	1907. 28 fév.	Grand-Tronc	London, Ont	1	2	Tamp. A cause de l'inexpérience du serre-frein, le train n° 422 allant à l'est s'est introduit sur la voie des trains venant de l'est et s'est fait tamp. par l'express Internationale n° 15. Le serre-frein et le mécan. sont responsables.
85 1625	17 mai	20 "	Wabash – Grand - Tronc Conjointement.	Windsor, Ont	....	9	Tamp. d'arr. Le train de voyageurs n° 3 était enneigé, et le télégraphiste de Belle-Rivière n'observant pas la règle des vingt minutes d'intervalle entre les trains permit au train n° 13 de cont. sa route avant que le n° 3 eut atteint la gare de Price. Le télégraphiste est responsable.
90	29 "	22 "	Grand-Tronc	Jonct. Ste-Rosalie	...	1	Tamp. sur le losange. Entre le train 698 du Grand-Tronc allant à l'ouest et le train de voyageurs de l'Interc. Les freins à air sur le 698 ont manqué de fonctionner. Au moment d'arr. au losange une longue tige qui traverse quelques wagons à march. a refusé d'obéir. Des voy. ont reçu de légères bless. et le mat. rou. a été considérablement endom. Le méc. est respons.
93 1932	12 juin	16 mai	Grand-Tronc	Mimico, Ont	....	2	Tamp. Entre le train n° 29 du P.C. et le train n° 429 du G.T. Le préposé aux signaux a donné la voie libre au n° 29. Le train n° 429 a empiété sur le temps du train régulier du P.C. n° 29. Le mécanicien du n° 419 avait une expérience de 14 jours. Le mécanicien est responsable.
98 1959	30 sept.	3 juin	Canadian-Northern	Langham	...	2	Tamp. d'avant. Pendant que le tr. de l'est prenait du charbon, le tr. de l'ouest venant à une gr. vitesse est venu le tamp. 2 serre-freins bless. Cause que le tr. de l'est n'av. pas sig. et que le tr. de l'ouest n'était pas bien en mains.
100 1964	15 juil.	5 "	Nord du Canada	Chutes-Shawinigan	2	1	Tamp. d'av. Entre le tr. spécial n° 51 et le tr. spécial n° 9 se mettant sur une voie d'évit. A cause que le tr. n° 51 n'était pas bien en mains en arr. à la jonc. Shawinigan. On n'av. pas tenu compte du bul. n° 92 du surint. gén.
104	20 juin	31 mai	Grand-Tronc	Remblai du Fer-à-Cheval	1	2	Tamp. d'avant. Entre le tr. supplém. de l'o. n° 1363 et le supplém. de l'est n° 1373. Le mécan. et le cond. du n° 1363 n'ont pas tenu compte de l'ordre n° 92. Le mécanicien et le conducteur sont responsables.

106 2002	31 juil..	20 juin..	Pacifique-Canadien......	....	1	1	Tamponnement d'arrière. Manque du mécanicien du train de marchandises n° 53 d'avoir son train bien en main en arrivant à l'extrémité ouest du sémaphore annonçant le dang. par une lum. rouge. Il alla donner contre le tr. supp. de mar. n° 1229 pend. qu'il se mett. sur la voie d'év. L'arrière du n° 1229 portait trois lumières rouges. Le mécanicien est responsable.
107 1866	18 "	28 avril.	Grand-Tronc...	Jct. Whitby, cour du Midland		2	Tamponnement. Le train supplémentaire de l'ouest a heurté des wagons laissés sur la voie à l'extrémité nord de la division de l'est par la locomotive n° 838. Le serre-freins est responsable.
108 2064	13 "	22 juin .	Grand-Tronc...........	Sources Carlsbad..	1	....	Tamponnement d'avant. Entre le supplémentaire n° 70 et la locomotive n° 1337 qui marchait à reculons sans lumière sur son tender. Avait mal lu l'heure du départ du 70, minuit au lieu de 11.30 du soir, et la lum. de la locomotive n° 70 s'était éteinte. Les deux mécaniciens sont responsables.
113 2354	17 "	20 "	Pacifique-Canadien......	Butler	11	....	Tamponnement d'avant. Le mécanicien du 2e n° 96 a dépassé le point de rencontre et a tamponné le n° 97. Le wagon des colons et le wagon dortoir se sont heurtés, causant la mort de dix Chinois et de leur gardien. Le mécanicien est responsable. (Toute l'équipe est responsable.)
115 1183	13 "	1906. 20 août.	Pacifique-Canadien......	Clandeboyne, ¼ de mille au sud de la gare de	1	....	Tamponnement d'avant. Le train n° 218 a dépassé le point de rencontre et a tamponné le n° 225. Le conducteur, le mécanicien et le serre-frein, sont responsables.
117 1443	12 "	1907. 11 janv .	Grand-Tronc..	Barrie, Ont.................	....	1	Tamponnement d'arrière. Entre le train supplém. n° 828 et le train de voy. n° 50—signaux insuffisants. La locom. n° 828 n'était pas sous vap. On a arr. les pomp. à air, appl. les freins et stoppé le train. Le tr. suppl. n'est parti de la gare Gowan que dix (10) min. av. le n° 50. L'éq. du prem. tr. était sur pied depuis 30 hrs. Le conduct., le méc. et le serre-f. sont resp.
124 1486	15 "	25 "	Grand-Tronc...........	Grimsby-Park, Ont.........	....	....	Tam. d'arrière. La locom. n° 791 et un fourgon de bag. frappaient l'arrière du train suppl. n° 557. A cause de la vap. qui s'échappait de la tige de la soupape, lagarniture du côté droit fais. défaut, le méc. n'a pas pu voir les sign. sur le fourg. Pour être partis de Grimsby Park sans nouv. du train de voy. n° 12 qui s'en allait, le conducteur et le méc. ont été suspendus.
125 1434	18 "	6 "	Grand-Tronc..	Junction-Cut, Ont.........	....	2	Tamponnement d'avant. Le train supplémentaire n° 689 a tamponné la locomotive n° 587, arrêtée sur la voie principale. Manque du télégraphiste de protéger la locomotive en donnant le signal d'arrêt par le sémaphore. Le télégraphiste est responsable.
139 2103	5 août. 1908.	27 juin .	Tr. du G.-T. et de l'I....	Pointe-St.-Charles, Qué.....	....	2	Tamponnement d'arrière. Le mécanicien ne s'est pas aperçu à temps pour arrêter que l'aiguilleur avait ouvert la voie de l'usine, et son train vint hurter la locom. du G.T. n° 209. Le mécanicien et le chauffeur légèrement blessés. Le mécan. du train de l'Interc. n° 206 est responsable.
152 2187	7 janv..	11 déc..	Pacifique-Canadien......	Carleton-Jct., Ont..........	....	5	Tamponnement d'arrière. Le train de marchandises arrêté au sémaphore a été heurté par le train de voyageurs n° 2. Deux voyageurs et trois employés du wagon réfectoire ont été blessés. Le mécanicien du train n° 2 est responsable.
159 2187	1907. 5 août.	1er juil .	Grand-Tronc.	Paris, Ont..................	....	1	Tamponnement dans la cour. Le train a reculé sur une autre voie pour atteler les 14 wagons. L'accouplement ne s'étant pas fait, ces wagons sont allés se heurté à un wagon d'outils et un journalier a été légérement blessé. Accidentel.
165 2442	4 sept..	28 "	Grand-Tronc.....	Toronto, gare Union........	....	2	Tamp. Pendant qu'il mettait le train de voyag. sur une autre voie, le méc. a dépassé l'end. où il dev. arrêter et a temp. la locom. all. vers la gare. Le méc. sur la loc. de gar. n. pas tenu compte de l'avis de se guid, s. l. sign,

CAUSES de cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission—*Suite.*

TAMPONNEMENTS—*Suite.*

Numéro du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident—Personne responsable.
No.	1907.	1907.					
179 / 2188	18 sept.	1er juil..	Grand-Tronc...........	Harrisburg, Ont	....	1	Tamponn. d'arr. Le serre-frein sur l'arrière du prem. train a été blessé. Des mauvais signaux ont été faits sur l'arrière de ce train. Le mécanicien du second train est responsable de ne pas avoir eu son train bien en main. Le conducteur et le serre-frein du premier train sont responsables de ne pas l'avoir averti en faisant des signaux convenables.
189 / 2248–2265	26 août.	31 juil..	Grand-Tronc...........	Milverton, Ont.............	....	2	Tamponnement d'arrière. Manque du conducteur et du ferre-frein de se protéger contre le train suivant en le signalant. Le mécanicien et le chauffeur blessés. Une locomotive et quatre wagons à marchandises endommagés. Le conducteur et le serre-frein sont responsables.
196 / 2377	10 sept.	11 août.	Pacifique-Canadien.	Montréal, Avenue Papineau.	....	3	Tamponnement d'arrière. Le train de marchandises a tamponné la locomotive de garage. Deux serre-freins et un chauffeur sérieusement blessés. Le contremaître de la cour est responsable ; il n'a pas fait les signaux nécessaires.
197 / 2351	19 "	28 "	Pacifique-Canadien.	Manvers, Ont.............	1	....	Tamponnement d'arrière. La troisième division du train de marchandises a tamponné l'arrière de la deuxième division, sur laquelle voyageaient deux équipes. Les freins sur la troisième division étaient défectueux. Un homme faisant partie de ces équipes a été tué. Trois fourgons à bagage on été détruit et une locom. endomm. A cause de fr. défect. et disjoints.
200 / 2415	10 "	20 "	Can.-Northern, Qué., et tramway électrique de Montréal.	Rue Notre-Dame, Viauville, Qué.	....	....	Tamponnement sur losange. Manque de l'équipe du Canadian Northern de faire des signaux à la traverse du losange. Personne de blessé.
205	23 "	2 mars.	Pacifique-Canadien. ...	Virden.....................	....	....	Tamponn. d'arr. Entre un train de voyag. et un tr. de march. Deux locom. et plusieurs wagons endommagés. Personne de blessé. Le train de marchandises n'avait pas le temps de se rendre à Virden avant l'arrivée du train plus rapide. Le mécanicien et le conducteur sont responsables.
207 / 1191	23 "	31 août.	Pacifique-Canadien.	Jonction Dunmore........	3	6	Tamponnement d'avant. Entre deux trains supplémentaires. Deux mécaniciens et un voyageur sur locomotive ont été tués. Deux chauffeurs et un serre-frein blessés. Manque du télégraphiste de délivrer l'ordre au train de l'ouest à la jonction de Dunmore. Le télégraphiste est resp.
211 / 1428a	27 "	11 janv.	Pacifique-Canadien.....	Jukeson, C.-B..	1	2	Tamponnement d'arrière. Le premier train avait l'ordre de ne pas excéder la vitesse de 10 milles à l'heure. Le second train n'en avait pas reçu une copie. Un voyageur tué. Le chef du mouvement.

218 1949	28 sept.	28 mai.	Can.-Northern.........	Mestadem (près P.M. 233½)..	1	1	Tamponnement—Tamponnement entre une locomotive et des wagons sur la ligne principale. En revenant de dîner, le mécanicien a heurté sa locomotive contre des wagons qui se trouvaient sur la voie principale. Un journalier et un contre-maître de moulin blessés sérieusement. Le méc. est responsable. Il n'a pas assez tôt jugé de la dist. qui le sép. des wagons.
231 2531	7 oct.	13 sept.	Réseau Wabash Grand-Tronc.	Cayuga, Ont................	....	2	Tamponnement d'arrière—En s'engageant sur la voie d'évitement le premier train fut heurté par une locomotive. Le mécanicien et le chauf. blessés. Le cond. du premier train n'avait bas signalé, et le méc. du second train s'est approché à une grande vitesse. Les deux sont également responsables.
232 2483	1er oct.	18 sept.	Grand-Tronc...........	Vaudreuil, Qué............	1	2	Tamponnement d'arrière—Manque du télégraphiste de Saint-Dominique de retenir le train de l'est et du télégraphiste de Vaudreuil d'observer les règles de la distance, et erreur du serre-frein en ne signalant pas. Un serre-frein tué ; un serre-frein et un contremaître blessés.
234 2379	19 oct.	2 sept.	Grand-Tronc.	Brûlé-Lake, Ont...........	....	1	Tamponnement de deux trains de march. Un chauf. bles. Locomotive légèrement endom. Le mécan. du train de l'ouest est responsable, et le méc. du train de l'est était au travail depuis de longues heures. Le chef du mouvement est responsable de cet état de choses.
245 2417	11 nov.	11 sept.	Pacifique-Can..........	Plantagenet, Ont....	1	1	Tamponnement entre la locom. d'un train de ballast qui s'approvisionnait de charbon et un supplémentaire de l'est. Un chauff. dang. blessé et un légèrement. Manque du train de l'est d'obs. les règl. des signaux.
248 2521	30 jan.	3 oct.	Can.-Northern.........	Fort-Frances.	....	2	Tamp. dans la cour. Le premier du 97 a tamponné. le supplé. 327. Les deux mécan. blessés parce que le mécanicien, le chauffeur et le serre-frein sur le nº 97 s'étaient endormis.
254 2489	6 déc.	13 août.	Pacifique-Can..........	Kama, Ont.................	1	4	Tampnnement—Aiguille laissée ouverte. Le train de ballast était sur la voie de la fosse ; on chargeait les wagons. L'aiguille de la voie principale était ouverte. Le train de voyageurs s'est introduit sur la voie de la passe et a tamponné la locomotive du train de ballast. Le mécan. du train de ballast dangereusement blessé et quatre voyageurs blessés. Le conducteur et le mécanicien du train de ballast sont responsables.
256 2571	21 oct.	10 oct.	Grand-Tronc...........	Trenton, Ont..............	1	4	Tamponnement—Le serre-frein s'est trompé d'aiguille. Il a fait reculer le train sur une voie opposée, frappant dans le flanc un train qui s'y trouvait. Un homme tué et quatre blessés. Ils étaient dans ces wagons avec des chevaux. Quatorze wagons brisés. Le serre-frein est responsable.
257 2505	21 oct.	29 sept.	Grand-Tronc.	Allandale, Ont.............	1	....	Tamponnement d'arrière—Le premier train a stoppé au sémaphore dans une pente raide. Le suivant n'a pu arrêter parce que la locomotive n'était pas pourvue d'appareils à freins automatiques. La compagnie est responsable. Chaque train avait deux locomotives.
268 2380	16 déc.	2 sept.	Grand-Tronc	Paris-Jct., Ont........... .	....	1	Tamponnement—En reculant le train de marchandises s'est introduit sur la voie principale et a tamponné le train de voyageurs nº 3. Un voyageur blessé. Le cond. et le serre-frein du train de marchandises sont respon.
288 2568	16 déc.	11 oct.	Grand-Tronc...........	Toronto, Ont. Têtes de lignes		1	Tamponnement dans la cour—En complétant un train de raccordement, les wagons se sont rapprochés. Le chef de convoi s'est fait prendre la main entre le cylindre de la locomotive sur la voie parallèle et le côté du train. Le chef de convoi et le serre-fr. d'arrière du train de raccord. sout respon.
297 2597	4 déc.	12 oct.	Grand-Tronc..	Fort-Erié, Ont............	1		Tamponnement dans la cour—En entrant dans la cour l. train de mar'dise a tamp. des wagons attelés à la locom. de garage. Le réparateur de wagons a été tué. Le prép. aux sig. et le mécan. du train sont resp. Ils n'ont pas observé l'art. 278 de la loi des ch. de f., qui veut que les trains arrêtent à un croisement à niveau.

Causes de cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission—*Suite.*

TAMPONNEMENTS—*Suite.*

N° du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident.	Nom de la compagnie.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident—Personne responsable.
N°	1907.	1907.					
307 / 2534	" 4	4 "	Grand-Tronc	Galt, Ont.		3	Tamponnement, Causé par le déplacement d'une aiguille. Le cantonnier-chef a changé l'aiguille afin de mettre le train de voyageur sur la voie d'évit., où il a heurté des wag. Deux voyag. et le cond. blessés. Le cantonnier-chef est responsable.
313	14 nov.	26 "	Tramway électrique d'Ottawa et Grand-Tronc	Ottawa, Ont. Passage, rue Queen			Tampon. sur losange. Le tram. élec. n'a pas arrêté et il a tamp. le train du G. T. au croisement. Personne de blessé. Causé par frein défectueux sur le tram. électrique et levier de renversement en mauvais état.
318 / 2775	4 "	12 "	Canadian-Northern, Québec	L'Assomption, Qué.		1	Tamponn. d'avant. Deux trains de marchandises. Un mécanicien blessé. La locom. manquant d'eau, on la détacha du train pour l'approvisionner au réservoir. Le signaleur fut chargé d'avertir le train n° 26. Manque du signaleur d'arrêter le train n° 26 tel qu'il le devait. Le serre-fr. est resp.
319 / 2363	14 "	2 sept.	Pacifique-Canadien	North-Bay, Ont.	1		Tampon. dans la cour. Mal dirigé l'aiguille. La locom. de garage a tamp. des wagons sur la voie de réparations. Un inconnu avait changé l'aiguille, qui n'avait pas de lampe. Le contremaître de la cour fatalement blessé.
336 / 2639	16 déc.	12 déc.	Grand-Tronc	Hamilton, Ont.		6	Tamponnement dans la cour. Le train de voyageurs a tamponné la locomotive de garage sur la voie principale. Cinq voyageurs tués et plusieurs blessés. Sans s'assurer si la voie principale était libre, on avait signalé au train de voyageurs de continuer sa route. Le mécanicien et le chauffeur avaient négligé de se servir de fusées rouges.
339 / 2673	14 "	12 nov.	Pacifique-Canadien	St-Clet, Québec	1	2	Tamponnement d'arrière. Entre deux trains de marchandises. Un chauffeur tué et deux serre-fr. blessés. Le mécanicien du second train resp.
349 / 2652	3 "	30 oct.	Pacifique-Canadien	Voie d'évitement de Fushimi	2	3	Tamponnement d'avant. Entre trains de voyageurs et marchandises. Un chauffeur et préposé aux messageries tués. Un courrier sur ch. de f., un mécanicien et un prép. aux messageries blessés. Le conducteur et le mécanicien du train de voyageurs sont resp. N'ont pas attendu à Fushimi jusqu'à l'heure spécifié dans l'horaire des trains.
355 / 2668	16 "	31 "	Grand-Tronc	Wyoming, Ont.		1	Tamponn. La locomotive, guidée par le chauf. s'est engagée sur l'Y et tampon. le train. Un voyageur blessé. Le méanicien et le chauf. respon.

362 2676	16 "	12 nov..	Pacifique-Canadien.....	Blind-River.........		1	Tamponnement d'avant de deux trains de marchandises Un serre-frein blessé. Le train de l'ouest s'est avancé afin de s'engager sur la voie d'évitement. Le mécanicien du train de l'ouest est responsable. Il a relaché les freins à air avant d'avoir le train bien en main.
364 1594	4 "	4 mars.	Grand-Tronc...........	Toronto, Ont., Ave Pape....		3	Tamponnement d'arrière. Le train de marchandises avait été averti que le train de voyageurs était en retard. Copie de cet avis n'avait pas été livrée au train de voy. Le train de voyageurs à tamponné le train de march. d. une courbe. Trois voyageurs bles. Le ch. de fer G.-T. est resp.
368 2707	28 nov..	3 nov..	Grand-Tronc...........	Falconburg, Ont		3	Tamponnement d'avant. Le train de march. se trouvait sur la voie à l'heure où le train de voyageurs devait passer et causa un tamponnement. Le courrier de la malle, le mécanicien et le chauffeur du train de voyageurs furent blessés. Le mécan. et le chef du conv. de march. sont responsables.
370 2700	3 déc..	14 "	Pacifique-Canadien....	Moor-Lake	7	13	Tamp. d'avant. La locom. de garage a tamp. le train n° 8. Deux voyageurs dans le fourgon au bagage, le préposé au bagage et le préposé aux messag. ont été brûlés à mort. Le gaz acétylène mit le feu aux wagons. Deux mécaniciens et un chauffeur tués. Un chauffeur, un commis de la malle et onze voyageurs blessés. Cause: que le mécanicien de la locom. de garage n'a pas livré la voie au train de voyageurs.
373 1379	12 "	1906. 4 déc..	Can.-Northern	Humbolt-Yard...	1		Tamponnement dans la cour. En changeant de voie la locomotive a tamponné des wagons sur la voie de l'élévateur. Le serre-frein sur la plateforme de la locomotive a été écrasé et blessé sérieusement. Le cantonnier avait changé l'aiguille et est responsable.
374 1511–& 12	4 "	1907. 31 janv.	Can.-Northern.........	Invernay..................		1	Tamponnement d'avant entre d. trains supp. de voyageurs Un voyageur blessé. Le chef du mouvement n'avait pas averti le train de l'ouest de la position du train de l'est dont la locom. était incontrôlable. Le méc. du train de l'est n'avait pas son tr. bien en main en arr. à la gare.
383 2709	4 "	6 nov..	Grand-Tronc......	Fort-Erié, Ont......... . .		1	Tamponnement dans la cour. Entre deux locomot. sur la voie de l'usine. Un chauffeur blessé. Ni l'une ni l'autre des locomotives n'avait sa grande lanterne allumée. Les mécaniciens sont responsables.
389 2715	12 "	12 "	Grand-Tronc...........	St-Polycarpe Jct., Qué......	1		Tamp. d'avant. Entre deux trains supp. Un chauf. dang. blessé. Les deux loc. n'avait pas les lum. requises. Le méc. du train de l'ouest s'est avancé plus à l'est que le point de rencontre. Le méc. du tr. de l'ouest est resp.
398 2695	18 "	29 oct...	Pacifique-Canadien......	Lethbridge............	1		Tamponnement d'arrière. L'équipe de la cour à formé un train sur la ligne principale vis-à-vis la gare et l'a laissé sans protection. Un train qui n'en avait pas été averti l'a heurté. Un serre-frein sérieusement blessé. Le contremaître de la cour est responsables.
406 2940	16 déc.	26 nov..	Pacifique-Canadien......	Smith-Falls, Ont..	....	1	Tamp. dans la cour. Un train de voy. poussé par la loc. de garage a tamp. un train de march. qui entrait dans la cour Le prép. au bagage blessé. Le contremaître de la cour maniait le train au moyen de l'air comprimé. Il ouvrit le robinet, mais les freins n'obéirent pas. Ne les avait pas éprouvé avant de partir. Le contremaître de la cour est responsable.
423 2705	10 janv.	19 "	Pacifique-Canadien... ..	Sherbrooke, Qué...........	...	7	Tamp. Un train de march. a mis des wagons sur la voie d'évid. et n'a pas ensuite fermé l'aiguille de la voie princ. Le train de voy. n° 209 est venu heurter des wagons sur la voie d'évid. Le méc. n'a pas vu l'aig. à temps p. arrêter. Deux voy., deux com. de la malle, le cond., le méc., et le prép. au bag. bl. Le s.-frein et le cond. du train de march. sont responsables.

CAUSES de cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission—*Suite.*

TAMPONNEMENT—*Suite.*

Nº du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident.	Nom de la compagnie.	Lieu de l'accident.	Tué.	blessés.	Cause de l'acccident—Personneresponsable.
Nº	1907.	1907.					
438 / 2885	16 déc.	28 mai	Pacifique-Canadien	Smith-Falls, Ont	....	1	Tamponnement dans la cour. Le train de voyageurs s'était engagé sur l'Y pour traverser et, poussé par la locomotive de garage, alla heurter des wagons sur la voie d'évitement. Un voyageur blessé. Le contremaître de la cour est responsable.
468 / 2856	11 fév.	24 déc.	Grand-Tronc	Niagara-Falls, Ont	....	9	Tamponnement entre la locomotive de garage nº 92 et le train de voyageurs nº 7. Six voyageurs et trois employés tués. A cause que l'aiguilleur avait signalé au nº 7 que la voie était libre avant que l'aiguille fut fermée sur la voie principale et le nº 92 parti.
476 / 2871	7 janv.	11 "	Grand-Tronc	Arnprior, Ont	....	2	Tamp. d'avant. La locomotive du train de march. s'était détachée du train pour aller conduire sur la voie d'évit., un demi-mille à l'est d'Arnprior, un wagon hors de service. Le préposé aux signaux avait été envoyé pour arrêter le nº 51, mais il s'en était trop rapproc. Cause du tamp. Le conducteur et le mécanicien du train de marchand. sont responsables.
482 / 3097	22 "	3 janv.	Pacifi.-Canadien et tramway électric d'Ottawa.	Ottawa, Ont., passage rue St-Patrice.	1	5	Tamponnem. à un croisem. sur le ch. public. Entre un train de march. et un tramway électrique. Un journalier tué, trois voyageurs sur le tramway électrique, le conducteur et le machiniste blessés. Le conducteur et le machiniste du tramway électrique sont responsables.
486 / 2814	28 "	30 déc.	Pacifique-Canadien	Rigaud, Qué	...		Tamp. d'avant. Pendant une temp. de neige un train supp. de voyageurs et un train supp. de march. se sont tamponnés au réservoir à eau. Le méc., le cond. et le serre-frien du train de march. bl. A cause du mauv. état du sémaphone. L'agent est resp. de ne pas en avoir averti le surind.
499 / 2908	11 fév.	2 janv.	Réseau Wabash et Grand-Tronc	Tilsonburg, Ont	2	....	Tamp. Après avoir laissé une partie de ses wagons sur la voie d'évit. un tr. de marc. se rendit à Corinth. En rev. chercher ses wagons, il tamp. le tr. de march. nº 93. Le méc. tué et le serre-frèin blessé grièvement. Le conducteur du train de marchandises est responsable.
506 / 2955	10 "	18 "	Grand-Tronc	South-Parkdale, Ont	1	2	Tamp. d'arrière. En sortant de la voie d'évitem., un tr. de march. dont le wagon réfectoire était attaché au wag. de l'équipe s'est fait tamp. à l'ar. par une loc. de gar. qui s'av. le tender en avant. Un homme fatal. bl. et 2 sérieus. A cause que la loc. de gar. du G.-T. avait son tend. en avant. Le méc. de cette loc., le cond. et le s.-fr. du tr. de mar. sont resp.
512 / 3026	18 "	20 déc.	Pacifique-Canadien	Gurney, Ont	....	3	Tamp. d'avant. La loc. et le fourgon à bagage du train supp. de l'ouest ont tamp. la troisième section du train nº 124. Trois employés blessés. A cause que le mécan. du train de l'ouest n'a pas aperçu les signaux verts sur le second nº 124 quand ll l'a rencontré à Gurney.

514 / 2968	3 mars	30 jan.	Grand Tronc	St-Martin, Qué	1	....	Tamponnement d'arrière. En se mettant sur la voie d'évitem., le train supplém'taire n° 608 s'est fait tamponner p. le tr. suiv. Un chauffeur dang. blessé. Cause : Cond. du n° 608 n'av. pas protégé son train.
525 / 3009	17 fév.	1er fév.	Grand Tronc	Cour de Turcot, Qué	2	....	Tampon'ment d'arr. Locomotives nos. 568 et 756 attachées ensemble ont été tamp. par le train de voyag. n° 27. Le mécanicien et le chauffeur de la locom. n° 508 sur le n° 27 tués. Cause : Tempête et signaux insuffis. et manque de surveillance de la part du mécanicien de la locom. 508 sur le n° 27 en travers. la cour à Turcot, et aussi parce que l. locomotiv. nos 568 et 756 occupaient sans nécessité la voie principale.
528	27 "	11 "	Riseau, — Grand-Tronc, Wabash.	Fort-Erié, Ont	....	13	Tampon'ment d'avant. Entre le tr. de voyag. n° 9 et le tr. supplém. de marchandises n° 1901. 12 voyageurs et un employé blessé. Cause : le chef du teur ne savait pas où était situé Fort-Erié, et il n'a pu protéger le tr n° 9 contre le tr. de m'ch'dises qui marchait d'après ordre.
529 / 3069	9 mars	10 "	Grand-Tronc	Port-Colborne, Ont	....	17	Tamponnement d'avant,—à Port Colborne, entre le tr. de m'dises n° 37 et le supplémentaire n° 775. 14 voyageurs, 2 commis de malle et un employé blessé. Cause : le sémaphore était gelé et on n'avait pas pourvu à l'équipe du train supplémentaire qui était sur pied depuis 20 heures. Le conducmou. le serre-frein et le mécanicien sont responsables.
531 / 3010	9 "	30 jan.	Grand-Tronc	Junction de Scarboro, Ont	....	3	Tamp'ment d'arr. Les freins à air du tr. supplém. de m'dises n° 735 étaient en mauv. état à cause du froid excessif, et le tr. de m'dises n° 60 l'a tamp. à l'arrière. Le mécanicien et le chauffeur blessés et le serre-frein s'est gelé les pieds. A cause de la vapeur qui s'échappait sur le devant de la locom. n° 60 le mécanicien ne pouvait pas voir en avant, et p. que le conduct. du n° 735 n'a pas fait faire des signaux.
549 / 2970	24 "	31 "	Michigan-Central	West-Lorne, Ont	....	1	Tamp'ment sur la voie d'évitement. En reculant sur la voie d'évitem. pend. une tempête aveuglante, le tr. de m'dises supplém. n° 7603 a tamp. le tr. supplém. de m'dises n° 8138, qui s'était introduit sur cette voie par l'autre extrémité. Un serre-frein blessé. Cause : le conducteur a manqué de précaution en intr. son tr. sur la voie d'évitem. p. une tempête.
555 / 3099	23 "	11 mars	Pacifique-Canadian	Guelph-Junction, Ont	1	....	T'p'ment d. la cour. Le second tr. de voyag. n° 3 s'est tamp. av. la locom. 404. Mécanicien du sec. n° 3 tué. P. que le serre-fr. a fermé l'aiguille de la voie p'cipale, perm. ainsi au tr. de voyg. de s'int. d. l'embr. de Guelph.
571 / 3053	1er av.	19 fév.	Pacifique-Canadian	Agincourt, Ont	..	1	Tamp'ment. Ent. un ch.-neige et le tr. de m'dises n° 55, d. la cour d'Agincourt. Le c, maître du ch.-neige sérieusem. blessé. Le ch.-neige ne s'est pas arrêté p. s'engager s. la 1re voie d'évitem. Le c, maître du ch.-neige, le mécanicien et le conducteur sont responsables.
				Totaux	53	177	

CAUSES de cent vingt-deux accidents serieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission—*Suite*.

DÉRAILLEMENTS—*Suite*.

N° du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident,	Nom de la compagnie.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident—Personne responsable.
No.	1907.	1907.					
77 / 1748	10 avril	21 jan.	Grand-Tronc	Oakville, Ont	....	....	Déraillement du train n° 92 à deux milles à l'ouest de Oakville, causé par la rupture d'un coussinet sous le wagon M.C.L. 4631.
81 / 1728	25 "	10 avril	Pacifique-Canadien	Gare de Brunel, Ont	15	9	Déraillement du train de voyageurs n° 1 causé par la rupture d'un rail (6 enfants). Inexpliqué.
87 / 1814	13 mai	3 mai	Vermont-Central	Waterloo, P.Q	1	....	Déraillement d'un train de construction marchant son tender en avant à une vitesse de 18 à 20 milles à l'heure causé par le mauvais état du chemin. Manque de précaution.
88 / 1847	28 "	29 avril	Pacifique-Canadien	Sec Népigon	3	....	Déraillement—La première section du train n° 120 se jette en bas d'un pont incendié à une vitesse de 50-73. Le mécanicien, le chauffeur et le serre-frein d'avant tués.
96 / 1987	15 juil.	4 juin	Pacifique-Canadien	Sand-Point	1	....	Déraillement. On était en frais de remplacer un rail rompu ; à cause de la dilatation il fallait le rogner. Le signal n'a pas été mis aussi loin de cet endroit que le veulent les règlements. Le cantonnier-chef est responsable.
131 / 2052	27 "	5 juil.	Canadian-Northern	Sleeman, un mille à l'ouest	2	1	Dérail'ment. 4 vaches s. la voie ont été frappées p. le tr. de voyag. n° 2. La locom., le fourgon à bag., 2 wag. de seconde et partie d'un wag. de 1re classe ont laissé la voie. Le méc. et le chauff. dang. blessés et un voyag. légèrem. Cause : la voie n'était pas clôturée.
182 / 2168	8 sept.	5 "	Grand-Tronc	Allanburg, Ont	....	2	Déraillement. La locomotive avait son tender en avant. Les roues du tender ont laissé le rail et la locom. et le tender ont été renversés. Accidentel.
195 / 2367	21 "	3 sept.	Pacifique-Canadien	Courbe du Fer-à-Cheval, pr. Caledon, Ont	6	95	Dérail'ment. La loco. a laissé la voie. Un tr. d'ex. s'avan. à gr. vit v. la courbe du Fer-à-Cheval. La locom. et 6 wag. ont laissé la voie. Six voyageurs tués et 95 blessés. Wagons très endommagés. A cause de la vitesse. Dommage, $55,000. Le mécanicien est responsable.
198 / 2450	12 oct.	7 juil.	Pacifique-Canadien	Cardwell-Jct., Ont	....	1	Déraillement de la grue à vapeur. L'employé a été blessé. A cause de la vitesse. Le mécanicien est responsable.

206 1398	23 sept.	30 déc.	Pacifique-Canadien.. ..	Crown-Point, C.-B.........	1	4	Déraillement—En descendant une colline le train fut emporté par la vitesse. Le mécanicien ne fut plus maître de la machine. La locomotive avec onze wagons dérailla. Le mécanicien tué. Conducteur, chauffeur, deux serre-freins blessés. La pompe à air éclata sur la descente.
214 1508	30 "	2 fév.	Pacifique-Canadien......	Phoenix....................	1	....	Déraillement—Un train chargé de minerai fut emporté sur une pente raide. Un serre-frein tué. Le mécanicien manqua de modérer la vitesse par le frein à air et les wagons déraillèrent. Dû au manque de jugement du mécanicien et au mauvais état du frein à air comprimé.
215 2321	30 "	30 juin.	Pacifique-Canadien......	Southesk..........	1	1	Déraillement et explosion d'un réservoir à gaz. Quatre (4) wagons frigorifiques de poisson attelés à un train de voyageurs. Les deux (2) wagons de tête, après la machine, déraillèrent ainsi sept autres wagons, et prirent feu. L'un des réservoirs à gaz fit explosion. Le préposé aux messageries tué, un Chinois blessé. Accidentel.
222	30 "	24 sept	Baie-de-Quinté.........	Erinsville, Ont......	....	....	Déraillement—Une locomotive sortant d'une sablonnière dérailla par suite d'un rail cassé. Accidentel.
371 2917	12 déc.	14 août.	Grand-Tronc	Otter-Lake, Ont...........	....	1	Déraillement—Locomotive marchant le tender en avant dérailla. Mécanicien blessé. Cause inconnue.
387 2526	16 "	8 oct..	Pacifique-Canadien......	Tweed, Ont................	1	...	Déraillement—Le serre-frein d'en haut abandonna le frein à main, le wagon dérailla et le serre-frein fut blessé à mort. Dû à un truck défectueux. C.P.C. responsable.
397 2750	16 "	19 nov.	Grand-Tronc...........	Goderich, Ont....	1	....	Déraillement—Le serre-frein, sur le haut du wagon de tête avec une locomotive poussant 14 wagons. Le wagon de tête dérailla en heurtant des animaux sur la voie. Serre-frein projeté du haut de son wagon et blessé mortellement. Dû à l'absence de clôture, ce qui permit aux animaux de passer sur la voie. G.-T. responsable.
401 2375	18 "	12 août.	Pacifique Canadien......	McLeod-Jct..	3	....	Déraillement—Train de voyageurs lancé à grande vitesse sur une courbe raide, la locomotive et les wagons déraillèrent et furent renversés. Mécanicien, chauffeur et aide-chauffeur tués. Dû à la trop grande vitesse. Mécanicien et conducteur responsables.
431	1808. 11 janv.	23 déc..	Pacifique-Canadien......	Beaucage, Ont.......	....	....	Déraillement—Locomotive du train de voyageurs n° 8 de hors service, remorquée à North-Bay. L'axe moteur principal cassa. Locomotive et 9 wagons déraillèrent. Pas d'accident de personnes. Dû à l'axe conducteur principal de la locomotive 862, qui cassa. Accidentel.
435 1440	1907. 18 déc.	7 janv.	Pacifique-Canadien......	Kaministikwia.	2	1	Déraillement—Dû à un rail brisé. Le train de voyageurs n° 2 et dérailla fut renversé sur le côté. Deux employés du wagon-restaurant tués, un employé du wagon-poste blessé. Voyageurs secoués. Dû à un rail brisé sur une courbe.
474 2800	1908. 9 janv.	16 déc..	Pacifique-Canadien......	Angler, Ont	2	1	Déraillement—Le cantonnier-chef, remplaçant un rail défectueux et ne sachant pas que le train n° 96, en retard, n'était pas passé, envoya un signaleur qui négligea de placer les torpilles et fut heurté sur un tréteau par le train n° 96. Il ne fut pas remarqué par le mécanicien, le temps était mauvais. Mécanicien et chauffeur blessés mortellement. Employé du wagon-poste blessé. 165 voyageurs dans le train, aucun de blessé. Le cantonnier-chef responsable.

CAUSES des cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission—*Suite.*

DÉRAILLEMENTS—*Suite.*

Numéro du dossier.	Date du rapport	Date de l'accident.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident.—Personne responsable.
N°	1908.	1907.					
483 2873	22 "	1908. 1er jan.	Grand-Tronc.	Vespra, Ont................	...	20	Déraillement—Train de voyageurs déraillé sur un ramblai élevé. Les wagons furent renversés, prirent feu et brûlèrent. 16 voyageurs et 4 employés blessés. Tout l'équipement en bon état. Dû à un obstacle inconnu sous les roues du tender.
487 2880	10 mar.	1907. 24 déc.	Grand-Tronc...........	Ben-Allen, Ont............	....	1	Déraillemeut—Locomotive avec le chasse-neige et le "flanger" et tender déraillent. Cond. grav. blessé. Dû à l'oreille du "flanger" qui s'engagea dans la contre-rail et qui avait été placée en avant du tender.
489 2861	11 fév.	1908. 3 jan.	Pacifique-Canadien......	Roberts Station, Ont........	1	15	Déraillement—Le train de voyageurs n° 2 déraille. Un voyageur tué; onze voyageurs et 4 employés voyageant sur ce train blessés. Dû à un rail brisé par suite d'un défaut de fabrication.
493	30 jan.	27 "	Pacifique-Canadien......	Sunshine....................	....	....	Déraillement—Train de marchandises n° 76 déraille. Personne blessé. Dû à une roue cassée.
496 1719	30 "	19 mar.	Pacifique-Canadien......	Carlstadt.	....	1	Déraillement—Train supplémentaire à destination de l'ouest déraille. Un vayageur eu un pied coupé. Dû à l'écartement des rails.
510 3063	18 fév.	18 déc.	Grand-Tronc......	Alford-Station, Ont	....	3	Déraillement—Train de voyageurs n° 44 déraille. Deux voyageurs et un employé blessés. Dû à la voie défectueuse. La compagnie responsable.
519 3000	25 "	27 jan.	"	Merritton, Ont..............	1	....	Deux trains de marchandises en sens inverse sur deux voies parallèles—Les deux wagons de devant de l'un déraillèrent, sautèrent sur l'autre voie, et l'autre arrivant dessus fut mis en pièces. Un serre-frein blessé mortellement. Dû à la cassure du frein d'avant. G. T. R. 28110.
524 3025	9 mar.	17 fév.	Pacifique-Canadien......	Pardee, Ont., 3 milles ouest..	1	15	Déraillement—Train de voyageurs n° 2 déraille. Douze voyageurs blessés, dont un gravement. Trois employés blessés, un tué. Dû au bandage d'une roue sur le wagon-poste. Ce bandage avait un défaut de fabrique.

527	27	fév.	9	"	Réseau Grand-Tronc et Wabash.	Delhi, Ont., 2 milles à l'est..	....	4	Déraillement—Train de voyageurs 2ième nº 1 dérailla—Quatre voyageurs bléssés—Dû à un rail brisé par suite d'un défaut de fabrique.
534 / 3045	10	mars.	3	"	Grand-Tronc	Madawaska, Ont., 8 milles à l'est.	....	1	Déraillement—Chasse-neige supplémentaire. Locomotive 1374 à destination de l'ouest. Deux wagons et le tender déraillèrent. Trois employés blessés. Dû à l'usure des boulons d'angle par suite de la contraction des rails.
546 / 3058	23	"	28	"	Pacifique-Canadien	Eganville-Jct., Ont....	....	1	Dérailement—Le train de voyageurs nº 96 dérailla. Un garçon du wagon restaurent blessé. Dû à un rail brisé.
556 / 3034	30	"	15	"	Grand-Tronc.	Hawthorne, Ont., 8 milles à l'est d'Ottawa.	2	7	Déraillement—Le train de voyageurs nº 27 dérailla à 10 h. 15 du soir. Quatre voyag., un préposé aux messag., le conduc. et l'emp. chargé des bagages blessés, chauf. tué, mécan. brulé mortellem. Du à un rail brisé. Les roues de com. de la locomo. 1028 avaient des parties plates de trois pcs. de long.
560 / 3067	21	"	13	"	"	Cour Turcot, Qué..........	1	1	Déraillement—La machine d'aiguillage tirait des wagons en dehors du dépôt; Le wagon S.C.L. 2559 dérailla et vint frapper un manœuvre qui se tenait entre les deux voies, le blessant mortellement; un autre manœuvre pris entre le wagon fut légèrement blessé. Les employés étaient avertis de s'éloigner et de faire attention, ils obéirent tous, sauf ces deux. Du à la neige et à la glace sur la voie. Accidentel.
							46	185	

CAUSES de cent vingt-deux accidents sérieux où il y a eu enquête et rapport à la Commission.—*Suite.*

ACCIDENTS DIVERS.

Nº du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accident.	Nom de la compagnie.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Causes de l'accident—Personne responsable.
No.	1907.	1907.					
75 / 1431	10 avril.	16 janv.	Grand-Tronc.	Jordan, Ont......	....	2	Explosion de chaudière—Négligence à remplir d'eau la chaudière de la locomotive. Le ciel du fourneau se détacha, renvoyant dans le cendrier feu et grille du fourneau. Mécanicien responsable.
94 / 1939	13 juin.	24 mai..	"	Toronto, passage rue Bay....	2	2	L'accident se produisit le jour de la fête de la Reine Victoria à 11 du soir. Une foule considérable venait de débarquer des bacs, et avait à traverser onze voies ferrées sans aucune protec. contre le mouve. des trains rentrant ou sortant de la gare Union. Il n'y avait pas de gard. aux barrières ce soir-là.
119 / 2053	7 sept.	9 juill.	Vermont Central.......	St-Alexandre, Qué.....	....	3	Explosion de chaudière. La chaudière de la locomotive d'un train de marchandises fit explosion faute d'eau—Mécanicien, conducteur et chauffeur blessés—Mécanicien responsable.
190 / 2235	27 août.	26 " .	Réseau Wabash et Grand-Tronc.	Simcoe, Ont	3	...	Explo. de chaud.—La chaud. de la locomo. d'un train de march. fit explos. Le mécan. tué sur le coup, chauff. et s.-frein blessés mortel. La chaud. semblait en bon état avant l'accid. Le mécanicien respons. La locomotive et trois wag. endom. Un pont qui se trouv. juste au lieu de l'acc. a été détr.
194 / 2250	7 sept.	10 août.	Michigan-Central.	Essex, Ont.	2	31	Explosion de dynamite—Cent caisses de dynamite, 5,000 liv., en transit de Blackrock à Amherstburg, ont fait explosion. Défaut d'attention dans le wagon ou précau. prises trop tard. L'emp. des bag. et le serre-frein tués sur le coup. Conduct., mécani., chauff., télégrap. et autres blessés. Dû au retard dans le transport et à une imprudence, cette dynamite étant chargée sur un wagon de marchandises ordinaire.
343 / 2654	23 nov..	20 oct..	Grand-Tronc.	Newbury, Ont	2	....	Explosion de chaudière—Chaudière fit explosion. Mécanicien tué, chauffeur mortellement blessé. Dû à l'insuffisance d'eau dans la chaudière. Responsabilité indéterminée.
400 / 2736	18 déc..	17 " ..	McDonell, Gzowski & Co., entrepreneur pour diversion de voie sur C.P.C.	Rogers-Pass, C.-B.........	1	3	Perte de direction du train—Un train de construction composé d'une locomotive et de 14 wagons, sans freins à air ni à mains fut emporté et tomba à l'extrémité d'un tréteau. Chauffeur tué, mécanicien et deux autres manœuvres blessés. McDonell, Gzowski et Cie responsables.
432	16 " ..	22 nov..	Pacifique-Canadien......	Monklands, Ont.....	....	....	Tamponnement évité—Deux trains de marchandises en sens inverse sur la ligne princ. à 3 milles à l'est de Monkland. Les trains se sont arrêtés à temps pour éviter un tampon. Pas d'accid. de personnes. Le télégraphiste de nuit et ls chef du mouvement responsables.

436	18 "	2 juin	"	Kalmar	1	....	Frappé par la grue des sacs aux lettres—Le chauffeur regardait en dehors par la fenêtre du fourgon et fut frappé à la tête par la grue des sacs aux lettres. Blessé mortellement. Dû a ce que la grue était placée trop près de la voie.
2231							
481	30 jan.	31 "	"	Deux-Rivières, Ont.	1	2	Explosion de chaudière—La chaudière de la locomotive 1559 fit explosion. Le serre-frein mortellement blessé. Chauffeur gravement, mécanicien légèrement. Dû à l'insuffisance d'eau dans la chaudière. Mécanicien responseble.
2245							
500	18 fév.	1er jan.	Père-Marquette	Jct. St. Thomas, Ont.	1	....	Frappé par le levier d'aiguillage—Le serre-frein se trouvait sur l'échelle latérale d'un wagon lorsque le train etait en marche et fut frappé par le levier d'une aiguille ; blessé mortellement. Dû a un levier d'aiguille placé trop près de la voie.
2982							
520	25 "	30 "	Michigan-Central	Ruscomb, Ont	1	..	Explosion d'une chaudière—La chaudière de la locomotive 7551 fit explosion, blessant mortellement le chauffeur. Dû à l'insuffisance d'eau dans la chaudière.
566	1er avril	1er "	Grand-Tronc	Aberarder, Ont.	...	1	Frappé par la grue des sacs aux lettres—Le chauffeur du train de voyageur, n° 2 se penchant en dehors entre la locomotive et le tender fut frappé par la grue et blessé. Dû a ce que la grue était trop près de la voie.
2374					14	44	

ENQUETES DIVERSES.

Nº du dossier.	Date du rapport.	—	—
	1907.		
80	19 avril	Dossiers 4192 et 4198. Marieville et Granby..	Plaintes adressées par les fabricants, commerçants et hommes d'affaires, au sujet du service des trains et au manque de facilités sur le réseau du Vermont-Central.
83	6 mai	Dossier 3747...........	Système de signaux de Clemmson.
84	7 mai	" 1726..	Appareil de sûreté de Underwood.
105	19 juin	" 2156..	Service des trains de Middlemiss. ch. de fer Wabash.
110	5 juill.	Rapport sur	Les heures de travail aux Etats-Unis et en Europe.
(2me) 119	4 nov.	" "	Emp loi donné à un mécanicien qui avait été renvoyé.
120	13 juill.	" "	Trains de voyageurs sur le Canadian-Northern, Québec.
121	28 juin	" "	Croisement de Sunnyside, Terminus Toronto, Grand-Tronc
126	16 juill.	" "	Extincteurs pour voitures de voyageurs.
128	22 juill.	" "	Plainte de M. Chaput. Condition du service de Ste-Rose sur la ligne du Pacifique-Canadien.
(2me) 136	30 sept.	" "	Fils aériens à Merritton, sur le ch. de fer Grand-Tronc et le N. St. C. et T. Electric Ry.
144	7 août	Dossier 1806...........	Bassin de Chambly, Qnébec, sur la ligne du Vermont-Central.
148	20 août	Rapport sur	Conditions de garn. aux croisements de voies, aiguilles et rails divergents.
(2me) 184	6 déc.	" "	Remplacement du levier de l'aiguille cour d'Allandale.
191	24 août	" "	Appareils de sûreté défectueux à Bradford, Aurora, Newmarket et Allandale, G. T.
193	21 août	Dossiers 234 et 4053 ...	Gare en pierre sur la ligne du Vermont-Central.
201	18 sept.	Dossier 4546, affaire 1216.	Pétition des habitants de Long-Pt, sur l'Inverness Ry & Coal Co.
226	8 oct.	" 5475...........	Plainte de G. A. Marson re Service irrégulier entre St-Hilaire et Montréal, G. T.
235	4 déc.	Rapport sur...........	Irrégularité du train de voyageurs sur le C. P. entre Perth et Montréal.
239	15 oct.	Dossier 5655...........	Plainte de G. H. Fawcett re irrégularité du train sur le Vermont-Central.
376	14 nov.	Rapport sur..	Transport d'explosifs.
386	18 déc.	" "	Serre-frein de service en état d'ivresse sur un train de voyageurs.
Spcl. 44	3 déc.	" "	Nouveaux règlements du New-York Central et Riv.-Hudson.
Spcl. 45	16 déc.	" "	Employés manoeuvrant les barres d'attelage avec leurs pieds.
	1908.		
Spcl. 47	18 fév.	" "	Le croisement ouest de Jerseyville.
Spcl. 48	5 fév.	" "	Tableau à Blenheim.
Spcl. 51	16 fév.	" "	L'âge auquel un chauffeur peut prendre du service sur une section de l'ouest.
Spcl. 52	31 mars	Dossier 7022, affaire 3042	Règlements sur la ligne du Québec, Montréal et du Sud.

INSPECTION DES VOIES FERRÉES.

Nº du dossier.	Date de l'inspection	Nom des compagnies.
	1907.	
134	20 août......	Inspection du Canadian-Northern, Québec.
143	10 août......	" des lignes du Vermont Central au Canada.
223	7 oct......	" du Baie-de-Quinté.
225	12 oct......	" du Brockville, Westport et Northwestern.

(Signé) ED. C. LALONDE,
Inspecteur en chef des accidents.

ANNEXE H.

RÈGLEMENTS DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

10 DÉCEMBRE 1907

ANNEXE H.

SEANCE A OTTAWA.

LUNDI, 10 décembre A.D. 1907.

La Commission, en vertu des dispositions de la loi de 1903 sur les chemins de fer, adopte les règlements suivants:—

AUDIENCES PUBLIQUES.

1. Les sessions générales de la Commission pour l'instruction des affaires litigieuses auront lieu dans sa salle d'audience à Ottawa (Ontario), aux dates et heures que fixera la Commission.

Lorsque des sessions spéciales auront lieu à d'autres endroits, la Commission donnera les avis nécessaires.

INTERPRÉTATION.

2. Dans l'interprétation de ces règlements et des formules qui y sont mentionnées, les mots écrits au singulier comportent aussi le pluriel, et les mots écrits au pluriel s'appliqueront également au singulier. Les expressions suivantes (à moins que le contexte ou le sujet ne s'y oppose) auront respectivement le sens qui leur est assigné ci-après; ainsi, "requête" comprendra la plainte formulée conformément à la loi; "intimée" signifiera la personne ou la compagnie qui aura à répondre à une requête ou plainte; "affidavit" signifiera aussi affirmation, et "frais" s'appliquera aux taxes, honoraires d'avocat et déboursés.

REQUÊTE OU PLAINTE.

3. Toute procédure devant la Commission, autorisée par la présente loi, doit commencer par une requête adressée à celle-ci. Cette requête sera couchée par écrit et signée par le requérant ou son avocat. La requête présentée par un corps légalement constitué ou par une compagnie sera signée par son gérant, son secrétaire ou son avocat. Elle renfermera un exposé clair et concis des faits, les motifs de la demande, l'indication de l'article de la loi qui justifie cette requête, et décrira la nature de l'ordonnance sollicitée, ou le recours ou le redressement que le requérant croit avoir le droit d'obtenir. Elle sera divisée en paragraphes, dont chacun ne traitera, autant que possible, que d'une partie distincte de la question, et tous les paragraphes seront numérotés consécutivement. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse du requérant, ou, s'il est représenté par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La requête sera rédigée conformément aux formules de l'annexe n° 1.

La requête, écrite et signée comme susdit, sera remise ou adressée par la poste au secrétaire de la Commission, avec une copie de tout document, ou des copies des cartes, plans, profils et livres de renvoi, tels que requis par les dispositions de la loi, (a) ou qui pourront servir à expliquer ou à appuyer la requête. Le secrétaire numérotera ces requêtes dans l'ordre où il les aura reçues et il en dressera une liste. Celle-ci servira à la préparation du rôle des causes dont l'instruction, ainsi que le rang d'ordre, seront fixés par la Commission. Ce rôle des causes, après avoir été dressé, sera affiché sur un tableau préparé à cette fin et exposé à la vue dans le bureau du secrétaire pendant les heures de travail.

(a) Pour plus de détails des plans, etc. *voir* règlements dans l'annexe.

RÉPONSE.

4. Dans les dix jours à compter de la signification de la requête, l'intimé (ou les intimés) devra adresser par la poste ou remettre au requérant, ou à son avocat, une déclaration écrite renfermant, sous une forme claire et concise, sa réponse à la requête. Il devra aussi remettre ou adresser par la poste une copie de sa réponse au secrétaire de la Commission, à son bureau, avec tous les documents qui pourront servir à expliquer ou à appuyer cette réponse. Celle-ci pourra reconnaître en tout ou en partie la vérité des faits exposés dans la requête. Elle sera divisée en paragraphes qui seront numérotés consécutivement, et elle sera signée par la partie ou son avocat. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse des intimés, ou, s'ils sont représentés par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La réponse sera rédigée conformément à la formule de l'annexe n° 2.

RÉPLIQUE.

5. Dans les quatre jours qui suivront la remise de la réponse à la requête, le représentant adressera par la poste ou remettra aux intimés une réplique à cette réponse, ainsi qu'une copie d'icelle au secrétaire de la Commission. Il pourra s'opposer à cette réponse en alléguant qu'elle est insuffisante et en énumérant les raisons de cette objection, ou il pourra en nier les allégations ou les admettre en tout ou en partie. La réplique sera signée par le requérant ou son avocat, et rédigée conformément à la formule n° 3 de l'annexe.

La Commission peut, en tout temps, exiger que la requête, la réponse ou la réplique soit prouvée, en tout ou en partie, par un affidavit, en donnant avis à cet effet à la partie dont l'affidavit est requis; et si la partie ne se conforme pas à cet avis, la requête, la réponse ou la réplique pourra être rejetée, ou la partie de ces documents qui ne sera pas prouvée conformément à l'avis donné pourra être retranchée.

SUSPENSION DES PROCÉDURES.

6. La Commission peut exiger des parties de plus amples renseignements ou détails, ou d'autres documents, et elle peut suspendre toutes les procédures régulières jusqu'à ce que les parties se soient conformées à cette exignce.

A touts les phases de la procédure, si la Commission juge à propos d'ordonner une enquête en vertu des dispositions de la présente loi, elle en donnera avis aux intéressés et elle pourra, en conséquence, suspendre l'instance ou une partie d'icelle.

AVIS.

7. Dans toutes les procédures découlant des dispositions de cette loi, lorsqu'un avis est nécessaire, la copie (ou les copies) des procédures à signifier doit porter à l'endos un avis aux parties conforme à celui qui est contenu dans les annexes n°s 1 et 2; et si les parties ne comparaissent pas, la Commission peut instruire et juger la requête *ex parte*.

Les endos seront signés de la manière prescrite par les dispositions de l'article 41.

La Commission peut proroger ou abréger les délais fixés pour le dépôt de la réponse ou de la réplique et pour l'audition de la requête, et dans ce cas-là le délai sera mentionné dans l'avis inscrit à l'endos.

Sauf dans les cas auxquels il est autrement pourvu, dix jours d'avis d'une requête à la Commission, ou d'une audition par elle, seront suffisants, à moins que la Commission ne prescrive un plus long avis. La Commission peut dans tous les cas permettre un avis de moins de dix jours, lequel sera aussi valable que s'il eut été donné pendant dix jours ou plus (article 43).

L'avis peut être notifié ou signifié tel que prescrit par l'article 41 de la loi.

Lorsque la Commission est autorisée à entendre une requête ou à rendre une ordonnance, sur avis donné aux intéressés, elle peut, pour raison d'urgence, ou pour toute autre raison qu'elle juge suffisante, nonobstant le défaut d'avis ou l'insuffisance de l'avis

donné, rendre une ordonnance ou une décision comme si l'avis régulier avait été donné aux parties; et cette ordonnance ou décision est valide et s'applique à tous égards de même qu'elle s'appliquerait si elle avait été rendue après un avis régulier. Toutefois, quiconque ayant le droit d'exiger un avis et n'ayant pas reçu un avis suffisant peut, dans les dix jours de la date ou il a eu connaissance de cette ordonnance ou décision, ou dans le délai supplémentaire accordé par la Commission, demander à celle-ci de changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision. Dans ce cas, la Commission, après tel avis à tous les intéressés qu'elle jugera convenable, pourra entendre cette requête et changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision, ou rejeter la requête, selon qu'elle croira juste et équitable (article 45.)

CONSENTEMENT DES PARTIES.

8. Dans toutes les instances, avec l'assentiment de la Commisison, les parties peuvent consentir par écrit à se dispenser des procédures mentionnées dans les présents règlements.

POUVOIR DE DIRIGER LA PROCÉDURE ET DE RÉGLER LES CONTESTATIONS.

9. En tout temps, lorsqu'il apparaîtra à la Commission que les allégations de la requête, de la réponse ou de la réplique ne dévoilent pas suffisamment les questions de fait sur lesquelles les parties sont en désaccord, elle pourra leur enjoindre de préparer un exposé du litige, et si elles ne peuvent pas s'entendre, régler elle-même le point à débattre.

EXCEPTIONS PRÉLIMINAIRES.

10. En tout temps, si la Commission est d'avis qu'il y a une question de droit qu'il est à propos de vider avant de continuer l'instance, elle pourra ordonner que cette question soit soulevée pour sa gouverne, soit par un plaidoyer spécial ou de toute autre manière qu'elle jugera à propos, et en attendant que cette question soit tranchée, elle pourra ordonner la suspension des procédures en tout ou en partie.

RÉUNION PRÉLIMINAIRE.

11. Si la Commission est d'avis, à un moment donné et avant l'audition de la requête, qu'il serait avantageux de tenir une réunion préliminaire afin de fixer ou de changer le lieu de l'audition, de déterminer la manière de conduire l'enquête, d'admettre certains faits ou la preuve d'iceux au moyen d'un affidavit, ou pour toute autre raison, elle pourra tenir cette réunion, après tel avis aux parties qu'elle jugera suffisant, et rendre les ordonnances qui lui sembleront utiles.

INTERROGATOIRE PRÉLIMINAIRE DES PARTIES.

12. Au lieu de tenir la réunion préliminaire mentionnée dans la règle 11, la Commission peut, si elle le juge à propos, communiquer directement avec les parties et exiger d'elles des réponses aux demandes de renseignements qu'elle croira nécessaires.

DÉPÔT ET EXAMEN DES DOCUMENTS.

13. L'une ou l'autre des parties aura le droit, en tout temps, avant ou pendant l'audition de la cause, de donner avis à l'autre partie dont la requête, la réponse ou la réplique mentionne un document, d'avoir à produire ce document afin qu'il puisse être examiné par celui qui donne l'avis, ou par son avocat, et qu'il puisse en prendre des copies. Toute partie qui ne se conformera pas à cet avis ne pourra pas subséquemment produire ce document comme preuve en sa faveur au cours des procédures, à moins qu'elle n'établisse à la satisfaction de la Commission qu'elle avait de bonnes raisons pour ne pas se conformer à l'avis donné.

DEMANDE DE PRODUCTION DES DOCUMENTS.

14. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant de produire les documents qui ont trait à l'affaire en litige (décrivant ces documents) et qui sont entre les mains ou à la portée de la partie adverse; si celle-ci ne se conforme pas à cet avis, une preuve secondaire du contenu de ces documents pourra être invoquée par ou en faveur de celui qui aura donné l'avis.

15. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant d'admettre l'existence de tout document, sauf pour de valables raisons, et après cet avis, si la partie refuse d'admettre l'existence de ce document, les frais encourus pour prouver ce document seront payés par la partie qui aura refusé ou négligé de l'admettre, quel que soit le sort de la requête; à moins qu'à l'audition la Commission ne constate que le refus de reconnaître l'existence de ce document était légitime; les frais encourus pour prouver un document ne seront pas accordés si l'avis n'a pas été donné, excepté lorsque, de l'avis de la Commission, la partie, en de donnant pas cet avis, aura évité des frais.

TÉMOINS.

16. Pour la citation et l'interrogatoire des témoins, et le dépôt et l'examen des documents, on suivra les mêmes règles que dans une cour supérieure; les procédures seront les mêmes, *mutatis mutandis*, et les citations seront revêtues du sceau de la Commission par le secrétaire, et pourront être signifiées dans n'importe quel endroit du Canada (article 26).

Selon que la Commission le jugera à propos, les témoins auront droit de recouvrer les taxes et allocations fixées sous la formule n° 4 de l'annexe.

AUDITION.

17. A l'audition, les témoins seront interrogés de vive voix; cependant la Commission peut en tout temps, pour raison valable, ordonner que des faits particuliers soient établis au moyen d'affidavit, ou que l'affidavit des témoins soit lu à l'audition, aux conditions qu'elle jugera raisonnables, ou que les témoins dont il y a lieu d'excuser l'absence pour cause valable soient interrogés devant un commissaire qu'elle nommera à cette fin, qui sera autorisé à faire prêter serment et devant lequel toutes les parties comparaîtront. Les dépositions prises devant ce commissaire auront trait exclusivement au litige, et toute objection à la réception de ces dépositions sera consignée par écrit par le commissaire et jugée par la Commission lors de l'audition. L'avis prescrit dans l'ordonnance quant au temps et à l'endroit où aura lieu l'interrogatoire des témoins sera donné à la partie adverse. Toutes les dépositions prises en conformité des dispositions de cette loi ou du présent règlement seront remises au tribunal, et lorsqu'elles seront attestées par la signature de celui (ou de ceux) qui les aura reçues, elles serviront de preuves, sans autre formalité, sauf toutes les objections légitimes. La Commission peut ordonner que de nouvelles dépositions soient reçues de vive voix ou par déclaration devant un commissaire ou une autre personne qu'elle nommera à cette fin.

Chaque fois qu'elle le jugera à propos, la Commission pourra exiger que les parties lui soumettent des factums.

L'audition, une fois commencée, se continuera de jour en jour, autant que faire se pourra, à la discrétion de la Commisison.

DÉCISION DE LA COMMISSION.

18. Après l'audition, la Commission pourra rejeter la requête ou rendre une ordonnance en faveur des intimés, ou suspendre sa décision, ou (sujet au droit d'appel mentionné dans la loi) rendre, relativement à la requête, telle autre ordonnance que la preuve justifiera ou qui lui paraîtra juste.

La Commission peut donner de vive voix ou par écrit les motifs de ses décisions.

Une copie de l'ordonnance rendue sera adressée par la poste ou remise à chaque partie. Il ne sera pas nécessaire de tenir une séance du tribunal pour rendre les décisions.

Toute décision ou ordonnance rendue par la Commission, sous l'autorité de cette loi, peut être déclarée ordonnance de la cour d'Echiquier, ou règle, ordonnance ou décret de toute cour supérieure de toute province du Canada, et pourra être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours. Pour faire de cette décision ou ordonnance une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours, la pratique et la procédure de ces cours en ces matières pourront être suivies; ou bien, pour en tenir lieu, la formule prescrite par le paragraphe de l'article 46 de la loi. . .

Relativement à toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de la juridiction sous l'autorité de la présente loi, ou, d'autre part, à la mise à exécution de celle-ci, la Commission aura tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à une cour supérieure (article 26).

MODIFICATION OU RESCISION DES ORDONNANCES.

19. Toute requête adressée à la Commission dans le but de reviser, annuler ou changer une décision ou une ordonnance qu'elle aura rendue, devra être présentée dans les trente jours de la date ou une décision ou ordonnance aura été communiquée aux parties, à moins que la Commission ne juge à propos de proroger le délai pour la présentation de cette requête, ou n'en ordonne autrement.

APPEL.

20. Si l'une des parties désire interjeter appel à la cour Suprême du Canada d'une décision ou d'une ordonnance de la Commission relativement à une question qui, de l'avis de celle-ci, est une question de droit, elle en donnera avis (*c*) à l'autre partie et au secrétaire dans les quinze jours de la date ou la décision ou l'ordonnance dont appel est interjeté aura été rendue, à moins que la commission ne proroge ce délai, et elle énumérera ses griefs d'appel dans cet avis. L'octroi de la permission d'en appeler est laissé à la discrétion de la Commision.

Pour la procédure à suivre lorsque cette permission a été obtenue, *voir* les paragraphes 4 et suivants de l'article 56 de la loi.

Il y a appel des décisions de la Commission à la Cour Suprême du Canada sur une question de compétence; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour après demande formulée à cet effet, et les parties et la Commission entendues.

ORDONNANCES PROVISOIRES "EX PARTE".

Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

21. Lorsque les circonstances spéciales d'une affaire paraissent l'exiger la Commission peut rendre une ordonnance provisoire *ex parte,* autorisant, enjoignant ou défendant de faire quelque chose que la Commission aurait la faculté, sur requête, avis et audition, d'autoriser, enjoindre ou défendre; néanmoins, aucune ordonnance provisoire ne sera rendue pour plus longtemps que la Commission jugera nécessaire pour permettre l'audition et la décision de l'affaire (article 49).

AFFIDAVITS.

22. Les affidavits constatant la signification et rédigés d'après la formule n° 6 seront, aussitôt après la signification, remis à la Commisison relativement à tous les documents ou avis qui doivent être signifiés en conformité du présent règlement, sauf lorsqu'un avis est donné ou signifié au secrétaire de la Commission. Dans ce dernier cas, nul affidavit n'est requis.

(c) Pour modèle d'avis *voir* formule n° 5 à l'annexe.

Toute personne autorisée à faire prêter serment devant une cour supérieure de l'une des provinces peut recevoir les affidavits qui doivent servir devant la Commission.

Les affidavit produits devant la Commission ou dans toute procédure relevant de la présente loi seront remis au secrétaire de la Commission à son bureau.

Lorsque le déposant jure qu'il croit certaines choses, il doit énumérer les raisons qui le portent à les croire.

COMPUTATION DES DÉLAIS.

23. Chaque fois qu'un délai d'un certain nombre de jours, non désignés comme jours francs, est prescrit par la présente loi ou par ce règlement, on calculera ce délai en faisant abstraction du premier jour et en comprenant le dernier, à moins que celui-ci ne tombe un dimanche, le jour de Noël ou le Vendredi Saint, ou un jour désigné comme jour de jeûne public ou d'actions de grâces au Canada ou dans l'une des provinces, auquel cas on calculera le délai en faisant aussi abstraction de ce jour-là.

AJOURNEMENT.

24. La Commission peut ajourner d'une date à une autre les affaires qui lui sont soumises.

AMENDEMENT.

25. La Commission peut en tout temps permettre que les procédures soient amendées, ou ordonner de modifier ou de retrancher tout ce qui, à son avis, pourrait nuire à l'instruction de la cause au mérite, l'entraver ou la retarder. Et tous les amendements qui seront nécessaires, aux yeux de la Commission, pour permettre d'instruire et de juger la véritable question en litige entre les parties seront adoptés.

VICES DE FORME.

26. Nulle procédure intentée en vertu de la présente loi ne sera annulée ou atténuée par des irrégularités ou des objections basées sur de simples vices de forme.

APPLICATION DES RÈGLES DE PRATIQUE DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

27. Dans tous les cas qui ne sont pas prévus par la loi ou les règlements, les règles générales de pratique de la cour d'Echiquier pourront être adoptées et appliquées, au gré de la Commission, aux procédures intentées devant elle.

FRAIS.

28. Les frais entraînés par toute procédure devant la Commission sont laissés à la discrétion de la Commission, et ils peuvent, en tout cas, être fixés à une certaine somme, ou être taxés. La Commission peut ordonner par qui et à qui les frais seront payés, et par qui ils seront taxés et alloués.

ANNEXE N° 1.

(Formule de requête.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

REQUÊTE N° (Ce numéro sera inscrit par le secrétaire lors de la réception.)

A. B. de C. D. s'adresse par la présente à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi de 1903 sur les chemins de fer, enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'établir et construire un passage convenable sur le lot concession township dans le comté de Ontario, et il allègue:—

1. Qu'il est le propriétaire du terrain, etc.
2. Que par la construction de cette voie ferrée il est privé, etc.
3. Que ce passage est nécessaire à l'usage légitime de la terre, etc.

Ce jour de 19

(Signé) A. B.

Endos.

La requête ci-contre est présentée par A. B., de (mentionner ici l'adresse et l'occupation du requérant), ou par C. D., de , son avocat.

Soyez averti que la compagnie de chemin de fer nommée dans la présente est requise de remettre à la Commission des chemins de fer sa réponse à cette requête dans les dix jours à compter de la signification de celle-ci.

Formule de requête.

(Lorsque l'avis n'est pas nécessaire.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Requête n°

La compagnie de chemin de fer s'adresse à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu de l'article 167 de la loi de 1903 sur les chemins de fer, approuvant les plans, profils et livres de renvoi soumis en triplicata avec la présente et indiquant une déviation projetée de sa voie ferrée telle que déjà établie entre et , parcours jusqu'à

Ce jour de 19 .

(Signé) A B.

ANNEXE n° 2.

(Formule de réponse.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête n° de A. B., par laquelle il sollicite une ordonnance en vertu des articles 252 et 253 de la loi de 1903 sur les chemins de fer, enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'établir un passage à l'usage d'une ferme.

La dite compagnie, en réponse à cette requête, allègue:—

1. Que le dit A. B. n'est pas propriétaire, mais seulement, etc.
2. Qu'à l'époque de l'acquisition de l'emplacement de la dite voie ferrée, A. B. a été payé et indemnisé, etc.
3. Que le dit A. B. a d'autres moyens sûrs et convenables, etc.
4. Que, etc., etc.

Ce jour de 19 .

Endos.

La réponse ci-contre a été présentée par A. B., de (mentionner l'adresse et l'occupation de l'intimé), ou par C. D., de , son avocat.

Soyez averti que le requérant mentionné dans la présente réponse doit remettre à la Commission des chemins de fer sa réplique à la réponse ci-jointe dans les quatre jours de la signification de celle-ci.

Annexe n° 3.

(Réplique.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête de A. B. contre la compagnie.

Le dit A. B., comme réplique à la réponse de la dite compagnie, allègue que:—

1.
2. Que le dit A. B. admet que, etc.

Ce jour de A.D., 19 .

Signé (Q).

Annexe n° 4.

(Taxes et allocations des témoins).

Aux témoins domiciliés dans un rayon de trois milles de la salle d'audience, par jour (non compris péages et repas)........	$1.00
Aux avocats, procureurs et médecins (appelés à témoigner de leurs services professionnels ou à déposer en leur qualité d'avocats, etc.) par jour..................................	5.00
Aux ingénieurs, arpenteurs et architectes, appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en raison de leurs connaissances, lumières, etc., par jour..................	5.00

Si les témoins ne comparaissent que dans une cause, ils auront droit au montant entier de la taxe. S'ils comparaissent dans plus d'une cause, ils n'auront droit qu'à une juste partie de la taxe dans chaque cause.

Lorsque les témoins parcourront un trajet de plus de trois milles, on leur allouera leurs dépenses légitimes et réelles, qui ne devront, dans aucun cas, dépasser vingt cents par mille parcouru dans une seule direction.

ANNEXE n° 5.

(Avis d'appel.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête n° de A. B. afin d'obtenir une ordonnance, en vertu des articles 252 et 253 de la loi de 1903 sur les chemins de fer, autorisant le chemin de fer etc., etc.

A la Commission des chemins de fer,

et

A

Le requérant ci-dessus nommé (ou l'intimé, suivant le cas).

Soyez averti que la compagnie s'adressera à la Commission le jour de (pas plus de quatorze jours à compter de la date de l'avis), pour obtenir la permission d'en appeler à la cour Suprême du Canada de l'ordonnance de la Commission en date du jour de , dans l'affaire de la requête ci-dessus mentionnée, autorisant la prise de possession par voie d'expropriation de certains terrains décrits dans cette ordonnance, et enjoignant de fixer l'indemnité ou les dommages-intérêts à être accordés à ses propriétaires ou ayants droit, à compter de la date de la requête (ou de telle autre date que mentionne l'ordonnance).

Les griefs d'appel sont qu'en droit l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent être calculés à partir de la date du dépôt du plan, du profil, etc., tel que prescrit par l'article 192 de la loi, et non pas de la date mentionnée dans l'ordonnance.

Ce jour de

Signé

Avocat, etc.

ANNEXE N° 6.

(Formule d'affidavit de signification.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête n° , de A. B. signifiant à la compagnie de chemin de fer , d'avoir, conformément aux articles 252 et 253 de la loi de 1903 sur les chemins de fer, à établir sur sa ferme un passage à niveau.

Je, soussigné de la ville d'Ottawa, déclare sous serment:—

1. Que je suis membre, etc.
2. Que j'ai, le 19 , signifié à la Compagnie (P.C.) ci-dessus nommée une copie conforme à la requête du dit sieur (A. B.) à ce sujet; que j'ai remis la dite copie à M. (C. D.), secrétaire de la dite Compagnie, ou à M. (E. F.), secrétaire du directeur général de la compagnie, employé adulte au siège central de cette compagnie à (Montréal) ; *voir* article 41, parag. (). La dite copie était endossée comme suit:

(Copier exactement.)

Assermenté, etc........

CONDITIONS NECESSAIRES D'UNE REQUETE RELATIVE AUX PLANS.

N° 1.—EMPLACEMENT GÉNÉRAL DE LA VOIE FERRÉE.—Article 157.

Adresser au secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux une carte en duplicata indiquant: le tracé général de la voie proposée, les points terminaux, les noms des principales villes et les endroits importants où doit passer le chemin de fer,

ceux des compagnies de chemins de fer actuelles, des cours d'eau navigables, leur flux et reflux s'ils existent, que la voie en question aurait à traverser. Cette carte devra représenter un rayon de trente milles et indiquera aussi d'une façon générale la configuration physique de la région dans laquelle sera construite la dite voie ferrée.

La première copie devra être examinée et approuvée par le ministre et conservée au ministère des Chemins de fer et Canaux.

La seconde, après avoir été vue et approuvée par le ministre, sera remise par la compagnie à la Commission.

La troisième, sur l'approbation du ministre, restera entre les mains de la compagnie.

Echelle de la carte: 6 milles au pouce au minimum.

N° 2.—PLANS, PROFRILS, ETC., DE LA VOIE.—Article 158.

Après remise de la carte générale par la compagnie à la Commission, adresser au secrétaire de celle-ci trois séries de plans, que l'on préparera en se conformant strictement aux "notes générales" * comme suit:—

1ère série—{ 1 plan. 1 carnet de renvoi. 1 profil. } Cette série devra être étudiée et approuvée par la Commission, qui en aura le dépôt.

2ième série—Conforme à la première; elle sera étudiée, sanctionnée et remise à l'enregistrement.

3ième série—Conforme à la première; elle devra être certifiée et retournée à la Compagnie.

Echelle—Plans—400 pieds au pouce.

N.B.—(Pour les régions en prairie l'échelle pourra être réduite à 1,000 pieds au pouce.)

Profils.—{ Horizontal, 400 pieds. Vertical, 20 pieds. }

N° 3.—MODIFICATIONS DES COURBES ET DES PENTES D'UNE LIGNE ANTÉRIEUREMENT APPROUVÉE OU ACHEVÉE.—Article 167.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans, profils et carnet de renvoi, ainsi qu'il est requis pour la formule n° 2.

P.S.—Les plans et profils ainsi soumis devront indiquer le tracé de l'emplacement original, les pentes, les courbes, les lignes de chemins de fer, les voies publiques, passages à niveau sur les fermes, et les changements désirés ou nécessaires.

Echelle.—Même que pour la formule n° 2.

N° 4.—PLANS DE VOIES FERRÉES ACHEVÉES.—Article 164.

Adresser au secrétaire de la Commission dans les six mois à dater de l'époque de l'achèvement de la voie, trois séries de plans et profils de la voie entière.

La première série devra rester dans les dossiers de la Commision.

La seconde sera retournée à la compagnie après avoir été certifiée.

La troisième sera remise à l'enregistrement.

1ère série—{ Une demande accompagnée de l'affidavit des agents qui seront appelés à signer et à certifier les plans. (*Voir* Notes Générales.) 1 plan, 1 profil. 1 carnet de notes. } Le tout devra être examiné et certifié, et remis à la Commission.

2ème série.—Conforme à la première. Cette série approuvée devra être retournée pour l'enregistrement avec une autorisation en duplicata;

* Notes générales, voir pages 17 et 18.

3ème série.—Conforme à la première. Cette série approuvée sera retournée à la compagnie avec le duplicata de l'autorisation.

Echelle—Mêmes proportions que pour la formule n° 2.

P.S.—La compagnie requérante devra donner dix jours à l'avance avis de sa requête au propriétaire ou occupant de la propriété. Elle devra en outre fournir à la Commission, en même temps que sa requête, des copies de cet avis, accompagnées d'affidavits de signification de la dite requête.

N° 6.—EMBRANCHEMENTS N'EXCÉDANT PAS 6 MILLES DE LONGUEURR.—Articles 221 à 225.

(a) Déposer au bureau de l'enregistrement un plan, un profil et un carnet de référence conformes à ceux indiqués dans la formule n° 2.

L'avis de requête à la Commission devra être ensuite publié pendant une période de quatre semaines.

La requête sera adressée au secrétaire de laCommission et devra être accompagnée des copies du plan, du profil et du carnet de référence déposés au bureau d'enregistrement. Les dites copies devront être certifiées par le dit bureau conformes aux originaux en sa possession.

Une copie certifiée conforme de l'ordonnance autorisant la construction des embranchements proposés sera enregistrée, ainsi que tous les documents et plans indiquant les modifications qui pourraient avoir été ordonnées par la Commission.

La compagnie requérante, en même temps que sa requête, remettra au secrétaire de la Commission une carte de la région environnante, des lignes les plus proches, etc........

La dite requête devra enfin porter la preuve de l'enregistrement et de la publication de la signification de la requête.

Echelle.—Mêmes proportions que pour la formule n° 2.

N° 7—CROISEMENTS DE VOIES FERRÉES OU RACCORDEMENTS.—Article 227.

Adresser au secrétaire de la Commission une requête accompagnée de trois séries de plans indiquant les deux voies au point de croisement proposé.

Echelle--Plan--100 pieds au pouce.

Joindre également trois séries des plans et profil des deux voies indiquant les deux côtés du point de croisement proposé sur une distance de deux milles.

Echelle—Plan—400 pieds au pouce

Profil. { Horizontal: 400 pieds au pouce.
Vertical: 20 pieds au pouce.

La première série devra être approuvée et conservée par la Commission.

Les deuxième et troisième séries certifiées conformes seront adressées aux compagnies intéressées; il leur sera en outre fourni une copie de l'ordonnance également certifiée conforme.

La compagnie requérante devra donner, dix jours à l'avance, avis de sa requête à la compagnie dont les voies devront être traversées ou raccordées; elle lui soumettra en outre une copie de tous les plans et profils exécutés à ce sujet, en y joignant copie de sa requête. Les travaux terminés, la compagnie devra enfin adresser à la Commission une demande à l'effet d'être autorisée par elle à exploiter le nouveau point de croisement ou le raccordement.

N° 8—Passages à niveau sur grandes routes—Articles 235 à 243.

Adresser au secrétaire de la Commission une demande accompagnée de trois séries des plans et profils des passages à niveau.

Echelle—Plan—400 pieds au pouce.

Profil. { Horizontal: 400 pieds au pouce. Vertical: 20 pieds au pouce.

Profil de grande route. { Vertical: 20 pieds au pouce. Horizontal: 100 pieds au pouce.

La première série approuvée par la Commission sera conservée par elle.

Les deuxième et troisième séries seront adressées aux parties intéressées, avec une copie certifiée conforme de l'ordonnance qui en aura autorisé l'établissement.

Les plans et profils représenteront une distance de un demi-mille au minimum de voie ferrée et 300 pieds de la route de chaque côté du passage à niveau.

Les dits plans devrant en outre indiquer les obstacles qui pourraient exister sur la route jusqu'à 100 pieds du passage à niveau et en cacher la vue. Sur le plan de la voie ferrée ces obstacles devront être indiqués sur une distance de un demi-mille au moins du dit passage à niveau.

Dans les cas où il n'y aurait pas lieu de signifier la requête, la Compagnie requérante pourra, si elle le préfère, indiquer sur le plan du tracé les renseignements ci-dessus, et celui-ci pourra alors être soumis avec la requête pour un passage à niveau à l'approbation de la Commission.

Si la Commission n'en décide pas autrement, le requérant sera tenu de signifier sa requête dix jours à l'avance à la municipalité dans laquelle se trouve le passage à niveau projeté.

N° 9—Croisements avec les fils télégraphiques, électriques ou téléphoniques.—Article 246.

Adresser au secrétaire de la Commission une demande accompagnée d'un plan et d'un profil en duplicata Le profil devra indiquer la distance entre les différentes séries de fils.

Adresser à la Compagnie de chemin de fer intéressée, avec la signification de la requête, une copie du plan et du profil.

N° 10—Croisements et ouvrages sur les cours d'eau navigables, grèves, etc.—Article 233.

Après l'approbation des plans généraux et de l'emplacement par le gouverneur en conseil, adresser au secrétaire de la Commission:—

Une copie certifiée du décret de l'Exécutif, avec les plans et la description par lui approuvés, et une requête accompagnée de deux séries de plans détaillés, profils, esquisses et devis.

La première série devra être conservée par la Commission.

La deuxième, après avoir été certifiée, sera renvoyée à la Compagnie avec une copie de l'ordonnances également certifiée.

Les travaux terminés, les requérants seront tenus de demander par écrit à la Commission l'autorisation d'utiliser les croisements ou les ouvrages établis.

N° 11.—PONTS, TUNNELS, VIADUCS, CHEVALETS, ETC., DÉPASSANT DIX-HUIT PIEDS D'OUVERTURE.—Article 257.

(*a*) Ces ouvrages doivent être construits d'après des plans et devis approuvés par la Commission.

(*b*) On pourra cependant, comme pour la formule 9, adresser au secrétaire de la Commission, les plans détaillés, profils, dessins et devis particuliers, qui pourront être des impressions protographiques (au bromure) bleues ou blanches (Vandyck).

N° 12—GARES—Article 258.

Envoyer au secrétaire de la Commission:—

Deux séries de plans détaillés, profils, dessins, et devis, accompagnées d'une requête en demandant l'approbation.

La première série devra être conservée par la Commission.

La deuxième, après avoir été certifiée, sera retournée à la Compagnie, accompagnée d'une copie également certifiée conforme de l'ordonnance en vertu de laquelle sa construction aura été approuvée.

AVIS GÉNÉRAUX.

Relativement aux formules n°s 2 à 6, indiquer sur les plans concession de route, longueur en milles des sections, noms des points terminus, emplacements de gares, propriétés bordant la voie, noms des propriétaires, superficie, longueur et largeur en chiffres des terrains dont on se propose de les exproprier (indiquer toutes les variations dans leur largeur), les courbes et leur rayon, ainsi que tous les canaux, cours d'eau, routes, voies ferrées que la nouvelle voie doit traverser ou dont elle modifiera le cours ou la direction.

Indiquer sur les profils les pentes, courbes, passage à niveau et traverses, fossés et cours d'eau. Ces profils pourront être dessinés au verso du plan.

Les carnets de notes porteront la description de la superficie de terrain que l'on se propose d'acheter dans chaque lot que traverserait la nouvelle voie. Ils indiqueront en outre le numéro des lots, l'étendue en largeur et en longueur des parcelles à acheter, les noms des propriétaires ou occupants, autant qu'il sera possible de se les procurer.

Tous les plans, profils et carnets de notes devront être datés, certifiés et signés, soit par le président, le vice-président ou le directeur général, et aussi par l'ingénieur de la compagnie.

Le plan et le profil destinés à la Commission devront être sur toile; les copies à adresser seront sur papier au bromure ou Vandyck.

Tous les profils seront autant que possible sur le niveau de la mer.

Tous les carnets de notes devront être faits sur bon papier épais, sous forme de livret, et munis d'une couverture de bon papier. Le format sera autant que possible de 7½ pouces de large.

Les observations pourront cependant être écrites au verso du plan.

FORMAT DE CARNET DE NOTES.

Compagnie du chemin de fer.. ....

....Division ou province de.............................. ... . Embranchement.

CARNET DE NOTES À JOINDRE AU PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LE TERRAIN À ACHETER POUR LA CONSTRUCTION DE VOIE FERRÉE.

Station à	Gare.	Largeur de la voie.	Propriétaire.			Partie de	Section ou Lot.	Township, paroisse ou numéro de la concession.	Rang.	Superficie en acres.	Observations.
					Centre du carnet ouvert.						

SYSTÈME D'ENCLENCHEMENT.

Règlements relatifs à l'usage des signaux d'enclenchements et de déclenchement et à la vitesse à observer sur les trains aux points de croisements à niveau ou aux ponts tournants.

1. Tous les signaux doivent dans leur position normale porter le mot "danger".

2. Un train arrivant en vue d'un poteau indiquant le mot "caution" (attention) doit être sous l'entière direction du mécanicien, qui se tiendra prêt à arrêter entièrement avant d'atteindre le poteau d'arrivée.

3. Lorsque le signal d'arrivée indique "danger" le train devra s'arrêter avant de le dépasser.

4. Lorsque au point de croisement de deux voies à niveau le signal indique que la voie est libre, la vitesse du train doit être modérée à trente-cinq milles à l'heure pour les trains de voyageurs et à vingt milles à l'heure pour les trains de marchandises. Ces vitesses respectives devront être maintenues jusqu'à ce que les dits trains aient entièrement passé le point de croisement.

5. Sur un pont tournant, si le signal indique que la voie est libre, la vitesse doit être modérée à vingt-cinq milles à l'heure pour les trains de voyageurs, et à quinze milles à l'heure pour les trains de marchandises. Chaque train respectivement devra être maintenu à l'allure ici réglée jusqu'à ce que le convoi tout entier ait dépassé le pont.

REGLEMENTS GENERAUX.

APPLICABLES AUX CHEMINS DE FER POUR LES SYSTÈMES D'ENCLENCHEMENT, D'AIGUILLAGE ET DE SIGNAUX, SOIT AUX POINTS DE CROISEMENT À NIVEAU SOIT AUX POINTS DE RACCORDEMENTS.

Les plans et la construction des appareils d'enclenchement, d'aiguillage et de signaux sont sur les points de croisement à niveau soit sur les points de raccordement de deux voies sont soumis aux règlements généraux suivants:—

1. Tout signal devra dans sa position normale, indiquer le mot "danger", les points d'aiguillage devront être ouverts, et les appareils d'enclenchement disposés de telle façon que l'aiguilleur ne puisse en aucune manière être exposé à donner de faux signaux.

2. Les points d'aiguillage devront être placés au minimum à 500 pieds du point d'intersection des voies ou des raccordements, sauf cependant dans des cas spéciaux, où la Commission pourra autoriser à les placer plus près.

3. Sur les voies de garage, les points d'aiguillage seront placés de façon à faciliter le plus possible le trafic, et conformément aux mesures de précaution indiquées par les règlements précédents.

4. Sur les voies simples, les points d'aiguillage devront toujours, à moins d'impossibilité, être placés en dedans d'une courbe, et sur une voie double ils devront être placés des deux côtés sur le rail extérieur. Les voies doubles devront en outre être munies de système d'aiguillage par l'arrière.

5. Les poteaux d'arrivée devront être à 50 pieds au delà des points d'aiguillage, et la distance entre le signal d'arrivée et celui d'approche ne doit pas être inférieure à 1,200 pieds. Les poteaux devront être placés sur la voie du côté où se tient le mécanicien.

6. Les contre-rails seront disposés en dehors du rail sur lequel l'appareil d'aiguillage est placé, et à six pieds au moins en avant du poteau d'arrivée à partir du point d'aiguillage. De là ils se prolongeront parallèlement à la voie sur une distance de 400 pieds, à neuf pouces de cette voie vers le point de croisement.

7. Lorsqu'un réseau général impliquera des croisements de voies ferrées, voies de garage ou de raccordement, etc., sur lesquels la circulation des wagons et des con-

vois constitue un élément de danger, danger encore accru par le passage des trains directs sur la voie principale à une vitesse plus grande que s'ils devaient s'arrêter, les compagnies sont tenues de protéger la circulation sur tous les points, non seulement de la voie principale, mais encore des voies latérales d'où pourraient provenir des dangers de collision soit entre les wagons et trains d'une même ligne soit entre ceux de lignes différentes, et cela d'une façon aussi complète et par tous les appareils de protection nécesaires et requis pour les voies principales.

8. Pour les inspections des appareils d'enclenchement les compagnies devront adresser à la Commission une demande à laquelle elles joindront un diagramme précis, portant l'emplacement des points de croisement, la situation de toutes les voies principales et latérales, des aiguilles, voies de garage, etc., et la dénomination en lettres ou en chiffres des différentes voies dont l'utilité sera expliquée par un renvoi. On devra également marquer, le degré de pente de toutes les voies principales, et les nlméros des signaux, aiguilles, appareils d'enclenchement, etc., correspondant à leurs leviers respectifs placés dans les sémaphores.

Nous nous bornons à indiquer d'une façon générale les règlements régissant la construction de tout système d'enclenchement qui serait proposé, mais il est entendu que dans certains cas, l'importance du trafic, par exemple, la situation particulière d'un ensemble de croisements de voies, et leurs conditions d'exploitation, pourront rendre obligatoires des mesures de précaution supplémentaires dont il n'est pas ici parlé.

La Commission, avant de rendre l'ordonnance autorisant la mise en service des croisements, des systèmes d'aiguillage, de signaux et d'enclenchements nouvellement construits, devra exiger qu'ils soient d'abord complets dans leurs moindres détails, et qu'ils aient été essayés par la compagnie invitée à les établir.

REGLEMENTS GENERAUX REGISSANT L'INSTALLATION DES APPAREILS D'ENCLENCHEMENT SITUES AUX ENVIRONS DES PONTS TOURNANTS.

Tout système d'enclenchement, de signaux ou d'aiguillage placés près de l'arrivée d'un pont mobile, devra être construit conformément aux règlements généraux indiqués ci-dessous:—

1. Tous les signaux devront porter dans leur position normale le mot " danger ", les points d'aiguillage seront ouverts et l'appareil d'enclenchement sera construit de telle sorte que le gardien du pont sera dans l'impossibilité de l'ouvrir avant que les leviers des signaux d'arrêt et d'aiguillage n'aient été manœuvrés pour avertir le train que la voie n'est pas libre.

2. Lorsque dans le voisinage d'un pont la voie est à peu près horizontale, les points d'aiguillage seront placés au minimum à 500 pieds des deux extrémités du pont, mais, s'il existait au contraire une descente, le point d'aiguillage devra être placé à une distance calculée de façon à ce que les trains aient le temps de s'arrêter avant d'arriver au pont, au même point que si la voie était horizontale.

3. Lorsque sur une voie simple il se présente une courbe au point d'aiglillage, ceux-ci devront toujours, à moins d'impossibilité, être placés en dedans de la courbe. Sur les voies doubles on les établira sur les rails extérieurs des deux voies.

4. On devra installer sur les voies doubles des appareils d'aiguillage par l'arrière.

5. Les poteaux d'arrivée aux gares seront toujours, à moins d'impossibilité, placés près de la voie qu'ils gouvernent sur le côté où se tient le mécanicien; on les mettra au moins à 50 pieds et au plus à 200 pieds des points d'arrivée. Quant aux signaux d'approche plus éloignés ils ne devront jamais être à moins de 1,200 pieds du poteau d'arrivée, et on les placera toujours du même côté de la voie. Pour distinguer les premiers signaux d'approche on les marquera d'une coche à l'extrémité du bras du poteau.

Les bras de même que les lumières d'arrière de tous les signaux devront être visibles au signaleur placé dans le sémaphore. Si pour une raison ou une autre on ne

pouvait les installer à portée de la vue du signaleur, un second signal avertisseur ou indicatelr devra être placé dans le sémaphore.

7. Les contre-rails seront posés à l'extérieur du rail sur lequel le point d'aiguillage est situé et à six pieds au moins de ce point pour se prolonger ensuite vers l'extrémité du pont parallèlement à la voie et à neuf pouces de celle-ci sur une distance de 400 pieds.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ANNEXE I.

DIVISION DU TRAFIC, DOSSIER 2319.
OTTAWA, 31 mars 1908.

L'aide du chef de la division du trafic a l'honneur de soumettre le compte rendu de ses travaux depuis le 12 avril 1907, date de sa nomination, jusqu'au 31 mars 1908.

En vertu de l'ordonnance n° 2843, rendue par la Commission le 12 avril 1907, une enquête a été faite relativement aux facilités du service et à l'exploitation du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Les différentes divisions ont été inspectées à diverses reprises, et le résultat de l'enquête duement communiqué à la Commission le 12 octobre 1907.

En vertu d'une ordonnance n° 2844 rendue par la Commission le 13 avril 1907, une enquête a été faite sur le service de la Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de la Vallée Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan. Ces lignes ont été inspectées à diverses reprises, donnant lieu à une série de rapports. Le résultat de cette enquête a été communiqué à la Commission le 17 juin 1907.

Le 19 avril 1907, en vertu de l'ordonnance n° 2845, une enquête relative au service de la Compagnie du Canadian-Northern a été faite, donnant lieu à une série de rapports. Le rapport final a été fourni à la Commission le 17 juin 1907.

Le 28 décembre de la même année, à la suite d'une plainte de l'Association des meuniers du Dominion contre la Compagnie du Pacifique-Canadien, l'accusant de préférence injuste au sujet de la fourniture de wagons pour le grain à Fort-William, Ontario, une enquête a été faite en vertu d'une ordonnance n° 4036. Le compte rendu en a été fourni à la Commission le 12 novembre 1907.

En vertu d'une ordonnance n° 4012, rendue le 27 novembre 1907 par la Commission, une enquête a été faite au sujet de certaines indemnités de stationnement reçues par la Compagnie du Pacifique-Canadien de la *Independent Lumber Company* de Régina, Sask. Le compte rendu en a été remis à la Commission le 28 janvier 1908.

Suivant l'ordonnance n° 3618 du 21 septembre 1907, une enquête a été commencée sur le service de la Compagnie du Grand-Tronc, mais elle n'est pas terminée encore.

Suivant ordonnance n° 4133 du 21 décembre 1907, une enquête a été faite au sujet de certaines indemnités de stationnement reçues par la Compagnie du Pacifique-Canadien de la Société des Doukhobrs de Virden, Sask. Le résultat a été fourni à la Commission le 25 janvier 1908.

Suivant les instructions de la Commision le service des compagnies de chemin de fer Ontario-Central et Baie-de-Quinté ont été examinées. Le résultat en a été fourni à la Commission les 21 février et 2 mars, respectivement.

A. F. DILLINGER.

ANNEXE K.

OTTAWA, 16 mai 1908.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel de mes travaux depuis le 1er avril jusqu'au 31 mars 1908.

Sincèrement à vous,

(Signé) JAMES OGILVIE.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DU MATERIEL ET DES APPAREILS DE SURETE.

OTTAWA, 4 avril 1908.

MONSIEUR,—Durant l'année commencée le 1er avril 1907, et terminée le 31 mars 1908, les inspecteurs dl matériel et des appareils de sûreté, et les deux sous-inspecteurs nommés le 1er juin 1907, qui ont été employés dans les enquêtes sur les accidents, ont examiné 102,000 wagons, 3,000 locomotives, les ateliers aux points terminus, têtes de lignes et les coupe-feu. Ces derniers dans l'Ouest seulement.

Ces inspections ont été effectuées depuis Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Victoria, Colombie-Britannique, et ont nécessité un parcours de 61,837 milles.

Dès le début, on a constaté que 30 pour 100 des wagons inspectés étaient utilisés avec des appareils de sûreté défectueux; mais plus tard, dans les derniers mois surtout, nous avons pu constater une amélioration sensible à ce sujet.

Et il est juste de reconnaître, à l'honneur des compagnies intéressées, que lorsqu'on leur a signalé des vices dans leur matériel, elles ne se sont pas contenté de témoigner de leur désir d'exécuter les recommandations qui leur ont été faites par les inspecteurs de la Commission, en vue d'améliorer les conditions signalées, mais elles ont invariablement donné à leurs employés des ordres rigoureux tendant à l'exécution de ces recommandations; elles ont en outre manifesté leur désir de conformer leur matériel aux exigences de la loi sur les chemins de fer et aux règlements émis par la Commission, et d'entretenir le matériel en bon état.

Il est bon de mentionner ici que pendant les douze mois écoulés le 31 mars 1908, nos compagnies de chemins de fer canadiennes ont considérablement augmenté leur matériel roulant.

La Compagnie du Grand-Tronc, par exemple, a augmenté son matériel de:—

Locomotives:—

Machines pour trains de voyageurs..	10
Machines pour trains de marchandises..	72
Machines pour l'aiguillage..	10
Total..	92

Wagons:—	
Wagons Pullman	0
Voitures de voyageurs (première classe)	38
Voitures de voyageurs (seconde classe)	7
Wagons à marchandises de toutes sortes	4,458
Fourgons à bagages, wagons-poste et de messageries	20
Fourgons	74
Total	4,597

La Compagnie du Pacifique-Canadien a ajouté à son matériel:—

Machines polr trains de voyageurs	40
Machines pour le trafic des mines	75
Machines pour trains de marchandises	65
Machines pour l'aiguillage	15
Total	195
Wagons:	
Wagons Pullman	30
Wagons-salons	2
Wagons de voyageurs (de première classe)	112
Wagons de voyageurs (de seconde classe)	5
Wagons de touristes	30
Wagons pour colons	22
Wagons-restaurants	17
Wagons à marchandises de toutes sortes	6,900
Fourgons à bagages	0
Wagons-poste	0
Wagons-express	82
Wagons pour les travaux	190
Fourgons	61
Total	7,451

La Canadian-Northern a construit:—

Locomotives:—	
Machines de trains de voyageurs et de marchandises	32
Machines de trains de marchandises	41
Total	73
Wagons:—	
Wagons Pullman	0
Wagons-salons	0
Wagons de voyageurs (première classe)	7
Wagons de voyageurs (seconde classe)	4
Wagons-lits	3
Wagons de colons	0
Wagons-restaurants	3
Wagons à marchandises de toutes sortes	1,798
Fourgons à bagages	6
Wagons-poste et des messageries	10
Chasse-neige	2
Fourgons	10
Total	1,843

La Compagnie du Québec, Montréal et Sud-Est a augmenté son matérie de:—

Locomotives	8
Wagons	766
Total	774

En dehors de ce matériel supplémentaire, les Compagnies du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadian-Northern ont dépensé des sommes considérables aux points terminus de leurs lignes respectives pour la construction de remises à machines, d'outillage pour le charbon et en outre amélioré les facilités du service aux terminus.

Je dois citer ici quelques-uns des règlements les plus importants établis par la Commission à la suite des rapports de ses inspecteurs:—

(*a*) L'interdiction de l'usage de l'acétylène libre pour l'éclairage des wagons de voyageurs.

(*b*) L'ordre d'installer sur les machines des appareils de sûreté, et la défense d'employer le lignite comme combustible sur les locomotives tant que l'on ne sera pas arrivé à supprimer tout danger d'incendie venant des étincelles de charbon enflammé que lancent les locomotives.

(*c*) L'installation d'appareils contre le feu sur les wagons de voyageurs.

Les nombreux accidents de chemins de fer ainsi que les longs voyages à entreprendre pour se livrer aux enquêtes, et l'extension rapide des voies ferrées, surtout dans l'ouest, rendent nécesaire la nomination d'au moins deux autres inspecteurs si les enquêtes doivent être rapidement et consciencieusement poursuivies. L'un de ces inspecteurs résiderait dans l'ouest et l'autre dans l'est. Il a été adressé à ce sujet une requête à la Commision. Les nouveaux inspecteurs devront consacrer tout leur temps à la visite du matériel des compagnies et des appareils de protection contre les accidents.

Votre tout dévoué,

(Signé) JAMES OGILVIE.

ANNEXE L.

LETTRES DE VOITURES.

(Compte rendu des séances tenues par la "Interstate Commerce Commission", les 15 et 16 octobre 1907.)

30 octobre 1907.

MONSIEUR.—Conformément aux instructions de la Commision, j'ai suivi les débats qui ont eu lieu au cours des séances tenues à partir du mardi, 15 octobre courant, par la *Interstate Commerce Commission* relativement aux nouveaux projets de lettres de voiture qui lui ont été soumis.

Ces débats furent la conséquence d'une ordonnance rendue le 8 juillet 1907 par la *Interstate Commerce Commision,* rappelant que ces réunions avaient été instituées en vertu d'une ordonnance en date du 21 novembre 1904, à la suite de pétitions adressées par la *Illinois Manufacturing Association* et d'autres sociétés industrielles et commerciales établies sur des territoires officiellement reconnus. Ces sociétés se plaignaient de ce que les compagnies de chemins de fer opérant sur les dits territoires voulaient faire décréter certaines modifications dans la formule de lettre de voiture dite "uniforme" alors généralement employée dans les transports de marchandises sur leurs lignes respectives.

Les 5 et 6 décembre 1904, ces pétitions avaient été soumises au conseil dans une réunion, au terme de laquelle il avait été jugé que des questions de cette nature, affectant divers intérêts contraires, devaient être réglées entre les intéressés.

Le conseil ayant alors suggéré aux agents de transport et aux expéditeurs représentés à cette réunion l'idée de désigner parmi eux un comité chargé d'étudier un modèle de "lettre de voiture" susceptible de concilier leurs intérêts pour le soumettre ensuite au conseil, ceux-ci se rendirent à cette proposition.

Après de nombreuses conférences les membres de ce comté tombèrent d'accord, et le 14 juin 1907 soumirent au conseil un projet de lettre de voiture qu'ils lui demandèrent d'approuver et de prescrire.

L'ordonnance du 8 juillet 1907 avisa tous les agents de transport par voie ferrée soumis à l'acte intitulé *Act to regulate Commerce* que l'on discuterait le 15 octobre 1907, au siège du conseil, à Washington, le nouveau projet de ettre de voiture soumis à son approbation; à cette date, les voituriers en général furent invités à faire valoir les objections qu'ils pouvaient avoir à l'adoption de la nouvelle formule proposée et à sa prescription à partir du 1er janvier 1908.

La même ordonnance stipulait également qu'une copie de la pétition de la *Illinois Manufacturing Asociation* devrait être immédiatement adressée avec le projet à toutes les compagnies soumises à l'acte intitulé *Act to regulate Commerce,* elle invitait ces compagnies à soumettre par écrit au conseil toutes les objections qu'elles pourraient avoir à l'adoption du dit projet, et cela au plus tard le 16 septembre 1907.

Ci-joint copie du projet de lettre de voiture uniforme. Pour permettre à la Commission de comparer aussi aisément que possible les clauses de ce projet avec le document présenté par les compagnies de chemins de fer, j'ai préparé et annexé à la suite de ce rapport un modèle indiquant d'un côté les conditions soumises à la *Interstate Commerce Commision,* et de l'autre les clauses correspondantes contenues dans le document présenté à la Commission.

Je crois pouvoir dire en toute vérité que, Conseil du commerce, Chambres de commerce, Bourses commerciales et autres sociétés industrielles, Association des banquiers américains, Compagnies d'asurance, etc., enfin tous les intérêts divers qui, aux Etats-Unis, seraient affectés d'une manière quelconque par l'adoption du nouveau projet de

lettre de voiture, étaient représentés à l'audition. Des opinions très variées y furent exposées, non seulement sur les changements et amendements à apporter dans le projet, mais encore relativement à l'adoption de plusieurs sortes de lettres de voiture. Deux formes furent proposées comme devant concilier tous les intérêts commerciaux: l'une stipulée "non négociable", et l'autre, invariable, serait "à ordre". (Ci-joint copies des formules. Afin de les rendre facilement reconnaisables l'une de l'autre, elles devaient être imprimées sur papier de couleur différente. La lettre de voiture "à ordre" devait en outre porter au recto avec la signature de l'agent qui l'émettrait le sceau officiel du voiturier. A l'appui de ce projet on expliqua d'abord que toute lettre de voiture constitue par elle-même un titre, ensuite, que la lettre de voiture à ordre, dont l'emploi se répand de plus en plus dans le commerce, devait avoir un caractère bien distinct et être facile à reconnaître, de façon à permettre aux banquiers de dire à première vue si oui ou non les marchandises devaient être livrées sous la lettre de voiture. On insista ensuite sur l'utilité croissante d'instituer dans l'intérêt même du commerce et des établissements financiers, une formule de lettre de voiture "à ordre" distincte de la lettre de voiture nominative non négociable, d'autant plus que l'emploi des deux formules ne pourrait en aucune façon rendre plus difficile le service du voiturier.

Enfin il fut allégué que les marchandises périssables et les produits non périssables nécessitaient deux formules distinctes, car les deux modes de transport auxquels ils sont sujets sont tellement différents qu'il serait impossible et dans tous les cas non désirable, de soumettre à une seule et même forme de lettre de voiture deux catégories de marchandises destinées à êtr transportées par des voies différentes.

Voici maintenant les objections qui ont été opposées et les modifications proposées dans la forme du projet, celles du moins qui se rapportent au modèle soumis à la Commission.

Première objection: On fit remarquer que le passage suivant (contenu dans la texte de la lettre de voiture à la fin de la clause 1) n'obligeait pas le voiturier à transporter les marchandises à lui confiées au delà des limites de ses propres lignes ou de sa route. Voici ce texte: "La Compagnie, pour les transports au delà de sa propre ligne, agit seulement en qualité d'agent, et ne s'engage par la présente lettre de voiture à transporter les marchandises y relatées que sur sa propre ligne." On prétendit que les conditions des affaires demandaient au contraire que l'agent de transport, une fois qu'il avait reçu les marchandises, fût tenu de les expédier à destination; qu'en outre, le dit agent devrait encourir tous les risques inhérents aux transports, en tant du moins que ces risques ne sont pas étrangers à ses devoirs et à ses obligations ni aux présentes conditions. Que les clauses de la lettre de voiture devraient être acceptées par les expéditeurs et les voituriers, pour eux-mêmes et leurs ayants droit, et leurs intermédiaires (ceci pour engager les propriétaires de marchandises et les voituriers); qu'enfin le voiturier devrait être tenu de pourvoir au transport des marchandises jusqu'à leur destination, et cela pour toute expédition, puisqu'il pourvoit au paiement du transport total; et que, ces deux points établis, tout voiturier devrait être soumis aux obligations, responsabilités et devoirs inhérents aux transports.

On proposa encore de supprimer le second paragraphe écrit au recto de la lettre de voiture, et que voici: "*Aucun mot, cependant, ne pourra être interprété dans le texte de la présente lettre de voiture comme étant de nature à relever le voiturier initial de la responsabilité, ei elle existe, qui de par la loi lui incombe en cas de pertes ou de détériorations de marchandises, quand bien même ces pertes, détériorations ou préjudice se seraient produits sur une ligne ou portions du trajet total autres que les siennes, soit après remise des marchandises par lui faite au voiturier suivant.*" On prétexta que ce paragraphe jetait un doute sur la constitutionalité d'une partie de l'article 20 de la loi du Tarif de 1896, qui rend le voiturier initial responsable des pertes ou détériorations de marchandises. Cet article est appelé: "Amendement Carmach au Bill Hepburn." Voici le point auquel on faisait allusion:

Que tout voiturier, compagnie de chemin de fer ou de transport recevant des marchandises à expédier d'un Etat dans un autre devra remettre à l'expéditeur une lettre de voiture, et deviendra responsable envers le propriétaire légal des pertes, détériorations ou préjudices qui pourraient être occasionnés sur sa propre ligne ou sur toute autre ligne sur lesquelles les dites marchandises pourraient passer, soit par lui, soit par tout autre voiturier, compagnies de chemin de fer ou de transport auxquelles les marchandises pourraient être transmises. En outre, aucun contrat reçu, ordonnance ou règlement ne pourra décharger les voituriers, compagnie de chemin de fer ou de transport, des responsabilités qui leur sont dévolues par le présent article, savoir: En vertu de cet article rien ne pourra priver le possesseur d'une lettre de voiture des compensations et droits d'action en responsabilité qui lui sont accordés par la loi actuelle.

Que tout voiturier, compagnie de chemin de fer ou de transport délivrant une lettre de voiture aura le droit, en cas de pertes, détériorations de marchandises ou préjudices produits sur une ligne autre que la sienne, d'exiger du voiturier, compagnie de chemin de fer ou de transport responsable, le montant des pertes, détériorations ou préjudices que lui-même devra rembourser au propriétaire des marchandises en question; ce montant pourra être déterminé par tout reçu, copie ou jugement à cet effet.

Dans le second paragraphe de l'article 1 des conditions on mentionna que les mots "ou différences dans les poids à l'élévateur" laissaient au voiturier un argument pour repousser des plaintes légitimes au sujet de pertes dans le poids des marchandises. On prétendit que, en cas de réclamation, les faits suffiraient à déterminer la responsabilité, et qu'une lettre de voiture ne pouvait pas contenir de semblables restrictions. On ajouta que, à la suite des mots " poids à l'élévateur ", on devrait insérer la phrase: " sauf en ce qui concerne le chiffre du transport à encaisser ", car la loi ne permettait au voiturier de fixer le prix du transport que d'après la quantité de marchandises livrées à destination.

La suppression totale de l'article 2 des conditions fut ensuite demandée sous prétexte qu'il jetait un doute sur la constitutionalité et la forme d'une partie de l'article 20 de la loi du Tarif de 1906 (amendement Carmach) cité plus haut, qui tient le voiturier initial responsable en cas de perte ou détérioration de marchandises.

Dans le paragraphe de l'article 3 des conditions, on prétendit que le chargeur ou le destinataire devrait avoir le droit de spécifier une route raisonnable ou qui pourrait être inaugurée entre le lieu de chargement et le lieu de destination sauf dans des circonstances ou dans des conditions spéciales, ou bien dans des cas où il y a obligation matérielle d'expédier les marchandises par n'importe quelle route aboutissant à la destination.

Dans le paragraphe 2 de l'article 3 relatif à l'étendue de la responsabilité du voiturier en cas de perte ou de dommages, on objecta que le montant des pertes, dommages ou préjudices devraient être l'équivalent de la valeur des marchandises, et non calculé en se basant sur leur valeur; car d'un côté le prix de facture ne représente pas toujours pour le destinataire la valeur de la perte qu'il subit, et que d'ailleurs ce paragraphe était contraire à la forme et à l'esprit de l'amendement Carmach dont l'objet est d'interdire au voiturier, dans une expertise contradictoire, la faculté d'invoquer telle classification ou tel tarif pour offrir une somme moindre que la valeur actuelle des marchandises ou que le montant des dégâts éprouvés, soit qu'il s'agisse de pertes, soit de détériorations de marchandises.

Au sujet du paragraphe 3 de l'article 3, on demandait que le délai accordé pour faire valoir des réclamations relatives aux pertes ou détériorations fût étendu à quatre-vingt-dix jours au lieu d'être limité à soixante jours.

Quant au dernier paragraphe de l'article 3 des conditions, il fut trouvé erroné, car ainsi la police d'assurance empêcherait la subrogation. On suggéra que la difficulté pourrait être aplanie en ajoutant: "En tant que compatible avec la police d'as-

surance ". On mentionna en outre que ce paragraphe dégageait le voiturier d'une responsabilité que sa propre négligence lui aurait attirée.

Condition 5. On demanda la suppression des deux premiers paragraphes, qui sont déjà prévus par les clauses relatives au stationnement, aussi bien que par les divers règlements locaux. On prétendit que dans l'article 3, le terme " autres voies latérales " est vague et pourrait donner lieu à fausse interprétation, et qu'il devrait être supprimé; que le mot "locomotives" devrait être substitué à celui de "trains". On prétexta pour appuyer cette substitution que pour les établissements importants les wagons étaient détachés des trains sur les parcs extérieurs du voiturier et aiguillés par des locomotives sur les lignes privées des manufactures; que d'après le paragraphe 3 des conditions, tel qu'il est, le destinataire, à partir du moment ou les wagons à son adresse seraient détachés des trains sur les parcs du voiturier, resterait sans garantie, quoique ses marchandises fussent encore en la possession du voiturier; qu'en outre, ces wagons une fois détachés sont souvent laissés par les compagnies sur leurs propres voies des jours, voire même des semaines, avant d'être placés sur les voies privées des destinataires. On ajouta qu'il restait encore à savoir si l'amendement Carmach n'allulait pas la dernière phrase de ce paragraphe; en d'autres termes le voiturier peut-il limiter sa responsabilité au moment ou les marchandises sont délivrées sur les voies privées des destinataires?

Condition 6.—On demanda la suppression de la phrase suivante: " A moins que des conventions spéciales n'aient été faites à cet effet; auquel cas, la valeur des marchandises devra être stipulée et endossée ", car, prétendit-on, la lettre de voiture ne doit autotriser aucun arrangement ou engagement spécial non prévu, car cela laisserait le champ libre à d'injustes exceptions.

Condition 10.—Ici on proposa d'insérer après le mot " nature " à la première ligne de cet article les mots " quelle que soit leur nature ", sous prétexte que cette clause relative aux modifications..................... dans une lettre de voiture, devait prévoir toutes les circonstances, tous les mobiles dans lesquels elles pourraient être faites; erreurs, négligence, intention malhonnête, ou fraude. Ce point, fut-il ajouté, est aussi important pour le voiturier que pour le commerce et les banques.

Le délégué du comité de l'*American Banker's Association* se montra disposé à accepter soit le projet de lettre de voiture en question soit le modèle nominatif, pourvu que l'on adoptât certains amendements que j'ai mentionnés spécialment plus bas. Il fit remarquer que, de même qu'entre l'expéditeur et le voiturier, les conditions de transport dépendaient uniquement d'une entente et d'un contrat entre les parties, que la lettre de voiture n'avait de valeur en banque qu'à condition d'être négociable; que sans cela il était dans la pratique nul comme instrument de crédit. Que, en conséquence, la condition de négociabilité pour une lettre de voiture était le caractère particulier qui le rendait intéressant pour les banquiers, et c'était un fait établi, ajoutait-il, que le projet n'était pas esentiellement négociable.

Voici les amendements que le conseil demandait:—

1. Que la clause relative à "l'ordre", au recto de la lettre de voiture, fût formulée dans les termes suivants:—

" Si la stipulation ' à ordre ' précède le nom du destinataire, il est entendu que les marchandises ne seront livrées que contre remise de l'original de la dite lettre de voiture, duement endossées; en cas de livraison partielle, on devra indiquer et faire endosser par le destinataire, sur l'original, le détail des marchandises livrées.

" La lettre de voiture se trouvera annulée par le fait même de sa remise, même si elle n'est pas stipulée négociable. Il ne sera permis d'inspecter les marchandises relatives à une lettre de voiture à ordre, soit pour en déterminer la valeur soit pour en encaisser le montant, que si l'original en porte l'autorisation signée par le détenteur, ou que celui-ci en a permis l'inspection par écrit ".

2. Que dans la clause relative aux assurances (paragraphe 4 de l'article 3 des conditions) on ajoutât la phrase suivante: " En tant que les contrats ou polices d'assurances ne sont pas par ce fait annulés ".

3. Que la phrase suivante fût insérée à la fin de l'article 5, savoir:—

" Lorsque les marchandises sont ainsi chargées sur des voies privées ou bien dans des localités où il n'existe pas d'agent, on devra fixer sur la lettre de voiture un avis à cet effet ".

4. Que l'article 10 fût formulé comme suit:—

" Toute modification, addition ou rature, " quelle que soit sa nature ", faite sur cette lettre de voiture sans porter à l'endos la signature de l'agent qui l'aura émis, sera nulle, et le texte primitif aura seul force de loi ".

Le délégué des compagnies de chemins de fer du Sud ne se montra pas en faveur du projet de la lettre de voiture. Il prétendit d'abord qu'il était discutable que la Commission eût le pouvoir de prescrire une forme invariable de lettre de voiture, alléguant ensuite que la discussion soulevée devant le conseil par ce projet uniforme avait prouvé qu'il n'était pas acceptable pour les expéditeurs; il fit ressortir que le dit projet ne sauvegardait pas les intérêts différents que nécessairement il engagerait; il cita alors particulièrement le bétail, les marchandises périssables, et parla des transports par eau. A ce sujet il fit remarquer que les lois des Etats-Unis accordaient aux compagnies de navigation certains privilèges dont les compagnies de chemin de fer étaient privées; que la quarantaine était une question extrêmement importante pour les chemins de fer du Sud, astreints à de nombreuses désinfections; que les conditions existant dans le sud rendaient nécessaires ces précautions hygiéniques; qu'enfin, si l'on voulait établir un modèle unique de lettre de voiture il devrait inclure ces conditions particulières.

L'avocat du comité des expéditeurs répondit que le comité avait envisagé la plupart de ces objections; que ce projet était le résultat de trois années de travaux ardus et presque continuels de la part du dit comité, composé ainsi qu'il a été dit d'une délégation nommée par les expéditeurs, et d'une seconde désignée par les compagnies des chemins de fer. Qu'en outre, entre la facile proposition et la mise en pratique d'une nouvelle forme de lettre de voiture nettement déterminée, contraire à celle qui depuis de nombreuses générations était ancrée dans les esprits, et instituait l'agent de transport assureur absolu, soumis au droit coutumier, il y avait loin; que le comité des expéditeurs aurait été heureux d'arriver à ce résultat, mais qu'il pensait que pour l'atteindre, ou pour conclure un arrangement à l'amiable, il fallait que des concessions mutuelles fussent faites, et que ce projet de connaissement était en conséquence une sorte de compromis. D'un côté les expéditeurs pensaient qu'on ne leur accordait pas tous les avantages qu'ils pouvaient et auraient désiré, et d'un autre côté les compagnies de chemin de fer trouvaient certaines conditions onéreuses.

Il fit remarquer que primitivement l'agent de transport était un assureur soumis au droit coutumier; que la Cour Suprême des Etats-Unis aurait arrêté que dans un procès contre une compagnie de chemin de fer et un expéditeur, ce dernier devait prouver la perte subie par lui; que d'après le nouveau projet la compagnie de chemin de fer devrait prouver qu'elle ne s'est pas rendue coupable de négligence, et qu'invariablement l'agent de transport est responsable comme assureur, sauf dans certains cas spécifiés sur la lettre de voiture.

Le délégué représentant le comité des compagnies de chemin de fer fit remarquer que ce projet était un compromis de différentes opinions, et que s'il ne satisfaisait pas tout le monde il n'en avait pas moins été accepté. Il ne pensait pas non plus qu'il embrassait toutes les expéditions, par exemple, le bétail et le coton, pas plus qu'il ne s'appliquait aux marchandises d'exportation, car le connaissement était inévitablement différent de la lettre de voiture, qui, elle, s'applique seulement aux transports à l'intérieur.

Le comité, concluait-il, était d'avis, et lui-même était persuadé, que tout le monde comprenait l'importance extrême qu'il y avait d'adopter cette forme unique de lettre de voiture, plutôt que de voir ce résultat rendu impossible par suite d'une interprétation trop rigoureuse du texte de la loi.

A la clôture des débats, le président de la Commission (composée des honorables messieurs Knapp, Proutey et Cockrell), annonça que celle-ci serait prête à recevoir et donner suite à toutes les objections qui lui seraient adressées par écrit soit par les intéressés soit par leurs mandataires, au plus tard, si ma mémoire est fidèle, le 30 novembre 1907.

Respectueusement soumis.

(Signé) A. GEORGE BLAIR,
Greffier.

M. A. D. Cartwright,
Secrétaire.

Une ordonnance rendue par la *Interstate Commerce Commission* le 27 juin approuva les deux formes suivantes de lettre de voiture—l'une pour les "consignations à ordre', l'autre pour les "consignations directes".—Les conditions en sont les mêmes. Elles sont imprimés au verso de la lettre de voiture. La lettre de voiture "à ordre" est négociable, l'autre n'est pas transmissible.

A. G. B.,
Secrétaire.

Janvier 1909.

Compagnie de chemin de fer de.. .. ..

LETTRE DE VOITURE À ORDRE—ORIGINAL.

Reçu, sous conditions des classifications et tarifs en usage à la date d'émisison de cette lettre de voiture originale, à.. .. ..190.. .., de.. .. .., les marchandises décrites, marquées, consignées et adressées comme il est indiquée ci-dessous, apparemment en bon état, sous réserves (contenu et état du contenu des ballots inconnus), et que la dite compagnie s'engage à livrer comme d'usage en son dépôt à la dite destination, si celle-ci se trouve sur son parcours, et dans le cas contraire, à les transmettre à un autre agent desservant cette dite destination. Il est mutuellement convenu que, en ce qui concerne chaque voiturier responsable de la totalité ou portion des dites marchandises, sur tout le parcours ou fraction seulement de ce parcours, jusqu'à la destination, de même qu'entre toute partie intéressée à la totalité ou portion des dites marchandises, que toute obligation ici relatée sera soumise à toutes les conditions, imprimées ou écrites, sur cette lettre de voiture (y compris les conditions énoncées au verso), et que l'expéditeur a approuvées et acceptées pour lui-même et ses ayant droit.

Les marchandises sont livrables contre remise de lettre de voiture originale duement endossée. Quant à l'inspection des dites marchandises, si l'expéditeur ne l'a pas autorisée soit par lettre soit par une note écrite et dûment signée par lui sur cette lettre de voiture originale, elle ne sera permise que dans les cas prévus par la loi.

Remarques.—Les conditions précédentes seront énoncées au commencement ou sur la première page de la lettre de voiture.

Avec le nom du destinataire, le terme "à l'ordre de" sera imprimé de façon à frapper la vue:—

"Consigné à l'ordre de.. .. .."

La lettre de voiture sera signée par l'expéditeur et l'agent qui l'aura émise. On laissera un blanc à cet effet.

Quant aux autres détails de forme courants, à mentionner sur le recto de la lettre de voiture, tels que, nom de la destination, numéro des wagons, parcours, description des marchandises, poids, etc., le comité relatif à la formule de lettre de voiture uniforme donnera des ordres à ce sujet.

La lettre de voiture sera large de 8½ pouces sur 11 pouces de long.

La lettre de voiture à ordre sera imprimée sur papier jaune, afin d'être facile à distinguer des autres.

Compagnie de chemin de fer. . . . .

LETTRE DE VOITURE NON NÉGOCIABLE (ORIGINAL).

Reçu sous conditions des classifications et tarifs en usage à la date d'émission de cette lettre de voiture originale à. . . . ., 1907, de. . . . ., les marchandises décrites, marquées, consignées et adressées comme ci-dessous, en apparence en bon état, sauf réserves (contenu et état du contenu des colis inconnus), et que la compagnie s'engage, soit à transporter en son dépôt ordinaire, à la dite destination si elle est sur sa ligne; soit à les transmettre à un autre voiturier desservant la dite destination.

Il est mutuellement convenu, en ce que concerne chaque voiturier responsable de la totalité ou portion des dites marchandises sur tout le parcours ou fraction de ce parcours jusqu'à destination, de même qu'entre toute partie intéressée à n'importe quelle époque en totalité ou partie des dites marchandises, que toute obligation ici relatée sera soumise à toutes les conditions imprimées ou écrites sur cette lettre de voiture (y compris les conditions énoncées au verso), et que l'expéditeur a approuvées et acceptables pour lui-même et ses ayants droit.

REMARQUES.—Tout ce qui précède sera écrit au commencement ou sur la première page de la lettre de voiture.

Cette lettre de voiture devra porter la signature des changeurs et de l'agent de transport qui l'aura émise. On devra laisser un blanc à cet effet.

Quant aux détails de forme courants à mentionner au recto de la lettre de voiture, tels que destination, numéro des wagons, parcours, description des marchandises, poids, etc., le comité chargé de la formule de lettre de voiture uniforme donnera des ordres ultérieurement.

La dimension de la lettre de voiture sera de 8½ de large sur 11 pouces de long.

Les lettres de voitures relatives aux "consignation directes", différentes des "consignations à ordre", seront imprimées sur papier blanc.

Les lettres de voitures qui ne sont pas à ordre devront être timbrées "non négociables".

Voici les conditions qui devront être indiquées au verso de toute lettre de voiture.

CONDITIONS.

Article 1. Tout voiturier ou particulier en poossession des marchandises relatées dans cette lettre de voiture sera responsable de leur perte ou des dommages qu'elles pourraient avoir subis, sauf dans les cas prévus ci-après.

Le voiturier ou particulier en possession de la totalité ou partie des marchandises ici relatées ne sera pas tenu responsable soit des pertes ou des dommages qui pourraient être occasionnés par l'intervention divine, par une puissance ennemie, quarantaine, force de loi, ou par la faute de l'expéditeur ou du propriétaire, soit des différences dans le poids du grain de semence ou autres produits, résultant d'une diminution naturelle ou de différences dans les pesées aux élévateurs. Dans le cas où ces pertes, dommages ou retards seraient dus à un incendie plus de quarante-huit heures (jours fériés non compris) après que l'avis d'arrivée des marchandises sont à destination ou au port (si les marchandises sont destinées à l'exportation) aura été dument adressé, la responsabilité du voiturier se trouvera réduite à celle de l'entreposeur. Sauf dans le cas de négligence de la part du voiturier ou du détenteur (et c'est à celui-ci qu'il appartiendra d'établir la preuve qu'il n'y a pas eu négligence de sa part), le voiturier ou le détenteur ne sera responsable des pertes, dommages ou retards occasionnés par le fait que les marchandises auront été arrêtées et retenues en route à la demande de l'expéditeur, du propriétaire ou de tout particulier ayant le droit de faire pareille demande; ou résultant de quelque défaut ou vice des marchandises, ou d'émeutes ou de grèves. Lorsque, conformément à l'usage général, par suite

de la nature des marchandises, ou lorsque, à la demande de l'expéditeur, les marchandises sont transportées dans des wagons ouverts, le voiturier ou le détenteur (sauf dans les cas de pertes ou de dommages par le feu, alors que la responsabilité sera la même que si les marchandises eussent été transportées dans des wagons fermés) ne sera responsable que de sa négligence, et ce sera à lui qu'il appartiendra de prouver qu'il n'y aura pas eu négligence de sa part.

Article 2. En vertu de la présente lettre de voiture la compagnie ne s'engage à transporter que sur sa propre ligne, et sauf dans les cas où la loi en a décidé autrement, la compagnie intervient à titre d'agent en ce qui concerne la partie du parcours se trouvant au delà de sa propre ligne.

Nul voiturier ne sera responsable des pertes, dommages ou détérioration qui ne se seront pas produits sur son propre chemin, ou sur sa partie du parcours total, ni après que les marchandises auront été livrées au voiturier suivant, sauf en ce qui concerne les responsabilités déjà imposées ou qui pourront être imposées par la loi, mais rien de ce qui est contenu dans la présente lettre de voiture ne sera interprété comme devant exempter le voiturier initial des responsabilités ainsi imposées.

Article 3. Nul voiturier n'est tenu de transporter les dites marchandises par un convoi ou navire particulier, ni à temps pour un marché particulier, ni à effectuer le transport en y apportant plus que la diligence raisonnable, à moins qu'une convention spéciale à cet effet ne soit endossée sur la lettre de voiture. En cas de nécessité matérielle, tout voiturier aura le droit d'expédier les dites marchandises par l'un ou l'autre des chemins de fer ou routes entre le point d'expédition et le point de destination, mais si le transport par eau est substitué au transport par voie ferrée, la responsabilité du voiturier restera la même que si tout le transport eût été fait en chemin de fer.

La somme due par un voiturier pour toute perte ou dommage sera calculée d'après la valeur des marchandises (le prix réel de facture, si ce prix est mentionné, portée au compte du consignataire, y compris les frais de transport) aux temps et lieu d'expédition en vertu de la présente lettre de voiture, à moins que l'expéditeur n'ait représenté par écrit une valeur moindre ou qu'une valeur moindre n'ait été l'objet d'une convention ou ne soit déterminée par la classification ou les tarifs sur lesquels le prix est basé. Dans l'un ou l'autre cas, cette valeur moindre sera le maximum du montant devant servir de base à cette évaluation, que ces pertes ou dommages aient été ou non dus à la négligence.

Les réclamations pour pertes, dommages ou retards devront être faites par écrit transmis au voiturier au point de livraison ou au point d'expédition, moins de quatre mois après la livraison des marchandises, ou, en cas de défaut de livraison, moins de quatre mois après qu'il se sera écoulé un temps raisonnable pour faire la livraison. A moins que les réclamations ne soient produites de cette manière, le voiturier ne sera pas responsable.

Tout voiturier ou particulier responsable de perte ou de dommage aux dites marchandises, bénéficiera de toute assurance qui aura pu avoir été effectuée sur ces dites marchandises, pourvu que ceci n'annule pas les polices ou contrats d'assurance.

Article 4. Toute marchandises sera assujettie, aux frais du propriétaire, aux travaux nécessaires de tonnellerie et d'emballage. Tout voiturier sur la route duquel on transportera du coton, aux présentes conditions, pourra, à ses propres frais, faire comprimer le dit coton afin d'en faciliter la manutention et le transport, et il ne sera tenu responsable ni des déviations ni des retards inévitables résultant de cette compression. Le grain chargé en grenier et consigné à un endroit où se trouve un élévateur public, un élévateur licencié ou un élévateur de chemin de fer pourra (sauf le cas où une note à l'effet contraire serait expressément intercalée dans les présentes, et alors s'il n'est pas promptement déchargé) y être livré et placé avec d'autre grain de même espèce sans égard pour la propriété, et s'il est livré de cette manière il sera assujéti à un nantissement pour frais d'élévateur en sus de tous les frais ci-après mentionnés.

Article 5. Les marchandises non enlevées par le destinataire moins de 48 heures (jours fériés non compris) après qu'avis de leur arrivée aura été dûment transmis ou donné, pourront être gardées dans le wagon, la gare ou l'endroit de livraison du voiturier, ou l'entrepôt, sujettes à un droit raisonnable d'emmagasinage et à la responsabilité du voiturier comme entreposeur seulement; ou pourront, à la discrétion du voiturier, être transportées et entreposées dans un entrepôt public ou licencié aux frais du propriétaire, et y être détenues aux risques du propriétaire et sans responsabilité de la part du voiturier, et assujéties au nantissement pour tous les frais de transport et autres frais légitimes, y compris une redevance raisonnable pour l'entreposage.

Le voiturier peut produire une réclamation raisonnable pour la détention de tout navire ou wagon ou pour l'usage de la voie après que le wagon a été détenu pendant 48 heures (jours fériés non compris) pour charger ou décharger, et peut ajouter ces frais à tous les frais ci-après mentionnés, et détenir les marchandises sujettes à nantissement pour ces frais. Nulle partie de cet article ne sera interprétée comme devant diminuer le délai prescrit par la loi ou annuler les lois ou règlements locaux relatifs au service des wagons ou de l'entreposage.

Les marchandises ayant pour point d'arrivée ou de départ une station, un quai ou un débarcadère où il n'y a pas d'agent régulièrement nommé seront entièrement aux risques du propriétaire après avoir été déchargées des navires ou wagons, ou jusqu'à ce qu'elles aient été chargées à bord des navires ou wagons, et lorsqu'elles auront été reçues ou livrées sur les voies de garage, quais ou débarcadères privés ou autres, elles seront aux risques du propriétaire jusqu'à ce que les wagons soient attelés aux trains ou jusqu'à ce qu'ils en aient été détachés.

Article 6. Nul voiturier ne transportera et ne sera responsable de la sûreté des documents, espèces ou autres articles de valeur extraordinaire n'étant pas spécialement tarifés dans la classification publiée, à moins qu'il n'y ait eu une convention spéciale à cet effet et à moins que l'on y ait endossé la valeur stipulée de ces articles.

Article 7. Toute personne, qu'elle soit propriétaire ou agent, qui expédiera des explosifs ou des marchandises dangereuses sans avoir au préalable donné par écrit au voiturier une description complète de leur nature, sera responsable de toute perte ou dommage qui pourra en provenir, et ces marchandises pourront être entreposées aux frais et aux risques du propriétaire, ou détruites sans compensation.

Article 8. Le propriétaire ou le consignataire paiera le transport et toutes les autres redevances légitimement réclamées pour ces marchandises, et cela avant la livraison si on l'exige. Si, après inspection, l'on constate que les articles expédiés ne sont pas tels que décrits sur cette lettre de voiture, le prix de transport devra être payé sur les articles réellement expédiés.

Article 9. Sauf dans le cas de déviation de la route par chemin de fer à la route par eau, cas prévu dans l'article 3 des présentes, si les dites marchandises sont en tout ou en partie transportées par eau sur une partie quelconque de la dite route, le dit transport par eau sera fait sujet aux responsabilités restrictives et exemptions prévues par la loi et aux conditions stipulées dans la présente lettre de voiture qui ne sont pas incompatibles avec cette loi et le présent article, et sujet également à la condition que nul voiturier ou détenteur ne sera responsable de pertes ou dommages résultant des périls des lacs, de la mer ou d'autres eaux; ou des explosions, éclatements des chaudières ou bris des arbres de couche, ou des défauts latents des coques, machines ou accessoires, ou des abordages, naufrages ou autres accidents de navigation, ou de la prolongation des traversées. Et tout navire transportant tout ou partie des marchandises décrites dans les présentes aura la liberté de faire escale aux ports intermédiaires, de remorquer et de se faire remorquer, de porter secours aux navires en détresse, et de dévier de sa route pour sauver la vie ou la propriété.

L'expression " transport par eau " dans le présent article ne sera pas interprété comme comprenant les frais d'allège sur les rivières ou les lacs ou autres ports, et la responsabilité de ces frais d'allège sera déterminée par les autres articles du présent document.

Article 10. Toute altération, addition ou rature qui sera faite à cette lettre de voiture sans y être endossée et signée par l'agent du voiturier qui livre cette lettre de voiture sera sans effet, et la présetne lettre de voiture pourra être mise en vigueur conformément à sa teneur primitive.

